

Entre espaces perçus et espaces à percevoir

Une lecture du trajet de Saint-Maurice à Martigny présenté par quatre guides de voyage (1788-1908)

Ariane DEVANTHÉRY

Au point de rencontre de deux perceptions, celle de l'auteur du guide et celle des futurs lecteurs-voyageurs, la question de la représentation de l'espace dans les guides de voyage est des plus intéressantes. Peu (voire pas) étudiée jusqu'à présent, elle nécessite que l'on plonge dans les textes pour comprendre leurs logiques et voir comment un espace particulier est décrit dans les guides de voyage, pour être ensuite perçu et vécu par le voyageur-lecteur¹. Quatre extraits de la description d'une même région (Saint-Maurice – Martigny) tirés de quatre guides s'étageant de 1788 à 1908 seront ainsi analysés dans ces pages.

Sur le principe de la micro-histoire développée par les historiens italiens et qui permet d'aborder l'histoire d'une région plus large en étudiant un espace parfois très restreint, l'approche sera ici micro-géographique. Se concentrer sur une petite région (quelques dizaines de kilomètres carrés) ne condamne toutefois pas au régionalisme. Si cette lecture a pris un objet restreint, c'est surtout pour tenter de l'envisager en son entier, pour ne pas avoir à en laisser de larges pans dans l'ombre. En tant que plaine enserrée de montagnes, l'espace choisi est représentatif de nombreuses régions helvétiques et alpines, qui auraient pu faire l'objet d'un traitement similaire et permettre de dégager des conclusions semblables.

Cette lecture micro-géographique et diachronique permettra de faire ressortir assez clairement une évolution dans la perception, la représentation et les pratiques de l'espace entre la fin du XVIII^e et le début du XX^e siècle, dont on tentera enfin de comprendre les grandes implications en réfléchissant à quelques-uns des facteurs ayant pu influencer ces transformations.

¹ Dans le cours de l'article, on trouvera les deux formules (proches sans être identiques) de «lecteur-voyageur» et de «voyageur-lecteur». Le choix de l'une ou de l'autre dénote un accent mis sur la lecture ou sur le voyage, puisqu'un voyageur avec un guide en main est alternativement l'un et l'autre, lecteur quand il lit son guide et voyageur quand il se déplace dans le monde.

Petit guide pour les guides

Avant cela toutefois, un arrêt sur les guides de voyage, leur(s) structure(s), le type de lecture qu'ils proposent ou qu'ils appellent, leur apport, leur public enfin est nécessaire. D'autant plus que ce sont des réalisations souvent mal-aimées, voire méprisées. Un dédain qui dénote surtout une compréhension partielle du genre «littéraire» auquel ils appartiennent.

On a souvent dit² en effet que les guides de voyage étaient des textes essentiellement prescriptifs et qu'une personne avec un guide en main perdait toute sa liberté d'action. Dès 1842, Rodolphe Töpffer l'affirme clairement:

Savez-vous qui tue la fée, qui éteint la lampe, qui change en pâle nuit les vives couleurs, les mouvantes figures, les amusantes scènes où se plaisait votre œil charmé? Ce sont les itinéraires [les guides de voyage]. Lisez-les et vous êtes perdu. Tout vous sera familier d'avance, la ville, l'habitant, le quai, le dôme. Tout vous aura été traduit d'avance en ignoble prose, en ingrate et bête réalité, mêlée de poids et de mesures, ornée du tarif des monnaies. Avant d'arriver, vous saurez déjà tout par cœur, et, revenu chez vous, vous n'en saurez pas davantage. Plus d'impression vive, neuve, spontanée; plus d'écarts possibles pour l'enthousiasme, plus d'espace pour les souvenirs, plus d'entraînement pour l'admiration; vous savez au juste, et par dire d'experts, ce qui est à louer, à ne pas louer, à trouver sublime, à trouver mesquin. Vous voilà ce docte ennuyé qui, un livret à la main, lorgne et constate, au lieu d'être ce voyageur qui apprend avec curiosité, qui observe avec amusement [...]. Fuyez donc les itinéraires.³

Mais à y regarder de plus près, les guides de voyage sont des réalisations beaucoup plus complexes et utiles que cela. Rappelons rapidement leurs particularités et le type de lecture que nous leur appliquons⁴. Nous proposons de considérer les guides de voyage comme des pourvoyeurs d'accès. Des accès variés, puisqu'on peut en relever trois: accès à un espace (le guide doit permettre de se déplacer sans se perdre dans un espace inconnu); accès à un savoir sur cet espace (histoire, géologie, patrimoine, anecdotes...); accès à des émotions enfin, qui peuvent être physiques (un vertige) ou esthétiques (ici a vécu Rilke, ici sont passés Goethe ou Turner qui en ont fait une peinture – texte ou toile). Pour permettre ces trois types d'accès (à un espace inconnu, à une connaissance sur une région et à des possibilités d'émotion), les auteurs de guides ont progressivement inventé, dans les premières décennies du XIX^e siècle, une forme particulière pour ces ouvrages, qui met en jeu tant la structure générale du livre (grandes parties, chapitres, système de renvois...) que la présentation du texte (mises en évidence de mots par marquage typographique). Contrairement à un roman, un guide doit en effet autoriser des modes de consultation (circulation dans les pages du livre) et de lecture (lecture très souvent fragmentée, tant l'œil quitte fréquemment le texte pour une

² Voir Roland BARTHES, «Le Guide bleu», dans *Mythologies*, volume 1, Paris, 1993 [1957], p. 637-639; Jules GRITTI, «Les contenus culturels du guide bleu: monuments et sites à voir», dans *Communications*, 10 (1967), p. 51-54; Bernard LERIVRAY, *Guides bleus, guides verts et lunettes roses*, Paris, 1975; ou André RAUCH, «Du Joanne au Routard: le style des guides touristiques», dans Gilles CHABAUD (éd.), *Les guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle, villes, paysages, voyages*, Paris, 2000, p. 95-112.

³ Rodolphe TÖPFFER, «Voyage à Venise (1842)», dans *Premiers voyages en zigzag ou excursions d'un pensionnat en vacances dans les cantons suisses et sur le revers italien des Alpes*, Paris, 1874, 6^e édition, p. 334-335.

⁴ Pour de plus amples détails, voir Ariane DEVANTHÉRY, *Itinéraires. Les guides de voyage en Suisse de la fin du XVIII^e siècle à 1914. Contribution à une histoire culturelle du tourisme*, Université de Lausanne, 2008 ou nos articles: <http://articulo.revues.org/747> (consulté le 09.02.2011) et <http://articulo.revues.org/1117> (consulté le 09.02.2011).

vérification dans le monde) tout à fait spécifiques. Contrairement au roman toujours, le public des guides de voyage est aussi singulier, car il est double: à la fois lecteur et voyageur, il implique qu'on lui porte une attention particulière, le lecteur et le voyageur ayant des besoins différents nécessitant une prise en charge adaptée.

L'une des grandes incompréhensions qui a longtemps nui à la reconnaissance de l'intérêt des guides de voyage par les spécialistes du littéraire tient certainement à une lecture inadéquate. On y a cherché une belle langue, de l'invention, ce qu'on attend d'un roman. Mais les guides n'ont le plus souvent pas de prétention esthétique, et le savoir qu'ils transmettent a moins été pensé comme innovant que comme la diffusion de connaissances reconnues par tous les experts, ce qui les rapproche des dictionnaires. Chercher des récits de voyage dans des guides, c'est ignorer ce qui fait réellement l'intérêt de ces derniers, leur but et leur particularité fondamentale: être des passeurs de savoir, des vulgarisateurs, des spécialistes non de *ce qui* est dit, mais de *comment* c'est dit. Tout cela fait des guides de voyage des réalisations de communication tout à fait originales et donc passionnantes à étudier.

Articuler des savoirs et des expériences

En tant que médiateurs ou passeurs, les guides de voyage occupent un curieux positionnement, entre un auteur et son lecteur, un savoir et son actualisation, un monde déjà perçu et représenté et un monde à expérimenter. Du côté de l'auteur, on trouve une connaissance accumulée sur des lieux particuliers, une ou plusieurs expériences de ces espaces, et une mise en forme: celle qu'il propose dans son guide. Du côté du lecteur, il y a l'envie d'apprendre et d'expérimenter, de découvrir des lieux neufs ayant une histoire particulière, ainsi que le choix du moyen pour réaliser les expériences à venir: tel guide au lieu de tel autre. La manière dont un auteur de guide va représenter l'espace, le mettre en scène, est ainsi loin d'un simple geste «cosmétique»; il va influencer en effet sur la représentation de l'espace que va se construire le voyageur, puis sur la manière dont il va «pratiquer» cet espace, le parcourir de l'œil ou du corps, de façon superficielle ou plus approfondie.

Dans cette position d'entre-deux, il y a une gageure, qui nécessite de trouver le juste milieu entre l'expérience déjà réalisée de l'auteur (et sa présence dans son texte), et celle en projet du futur voyageur. Si l'auteur irrigue trop l'écrit de son propre ressenti, il ne laissera plus de place à son lecteur pour vivre ses perceptions et ses émotions personnelles. Stendhal a formulé clairement cette difficulté:

Un journal de voyage doit être plein de sensations, un itinéraire [un guide de voyage] en être vide. Il doit dire: à Saint-Pierre in Montorio, voir l'Assomption du Guide, peinte en 1553, payée 38 écus au peintre, qui avait alors trente-sept ans.

Le mélange de la sensation avec l'indication est détestable et diminue infiniment le plaisir du voyageur, qui se trouve en présence de ce qu'un autre homme a senti, au lieu d'être livré à son propre sentiment.⁵

Le guide doit donc fournir les informations, tant épistémiques que pratiques, utiles à l'appréhension d'un espace donné, mais sans jamais aller trop loin, car il est un moment où c'est au voyageur de prendre le relais, accomplissant ici sa part du travail, celle de l'actualisation du savoir et de l'émotion.

⁵ STENDHAL, *Journal*, dans *Œuvres intimes II*, Paris, 1981 [1813], p. 878. L'exemple de Stendhal semble être de pure invention.

Occupant une position de vulgarisateurs, de spécialistes non d'un savoir mais de la transmission de celui-ci, les guides sont des moyens d'articuler une connaissance et une expérience. Parce qu'ils ne sont toutefois que des intermédiaires, ils ne suffisent pas à une compréhension complète du monde: celle-ci ne peut en effet être que partielle, une part restant forcément à réaliser par le voyageur-lecteur du guide. Tout comme, en constructions qui obéissent à des codes, ils ne permettent par non plus un accès transparent au monde et doivent être interprétés. En parlant des cartes et des plans qu'il définit comme des «orienteurs», et qui fonctionnent ici comme des figures parallèles aux guides, le philosophe Jacques Dewitte confirme cet aspect:

La carte ou le plan [...] ne doivent pas être compris comme un système clos et une programmation sans failles: si précis qu'ils puissent être, ils demeurent toujours des esquisses *lacunaires* qui appellent par là même une interprétation herméneutique.⁶

La part d'interprétation qui est réservée au voyageur, cet espace perceptif et évaluatif que les guides ne peuvent et ne doivent pas occuper, autorisent à évoquer la liberté du voyageur face à son guide. Une liberté qui est autant de compréhension que d'usage(s). Le voyage étant un champ d'expérimentation tout à fait remarquable, l'expérience et même une expérience phénoménologique (même si cela peut paraître invraisemblable à certains) sont en effet deux des grands enjeux des guides de voyage. Car c'est très exactement cela qui permet d'actualiser non seulement les connaissances transmises par le guide, mais aussi les émotions dont il a pointé la possibilité.

Différentes transcriptions de l'espace

Les guides de voyage ont différents moyens à disposition pour mettre en scène des espaces. Textes et images peuvent en effet être également convoqués. S'ils peuvent tous deux rendre aussi bien l'espace mobile du déplacement que l'espace immobile de la pause, deux grandes tendances semblent toutefois se faire jour. Par sa linéarité, par sa narrativité, par le mouvement même de la lecture qui induit une successivité dans la prise de connaissance des informations, le texte rend en effet facilement l'idée du mouvement, d'un itinéraire. Les récits-guides du XVIII^e siècle⁷ en attestent, qui déroulent l'espace du voyage comme un ruban, partant d'un point A et y revenant normalement (même s'ils font fréquemment l'impasse sur le premier et le dernier tronçon, ceux qui relient la maison du voyageur à l'endroit du début et de l'arrivée du récit). Cette linéarité constitutive du texte est probablement aussi ce qui permet aux listes-itinéraires⁸ d'avoir du sens, de pouvoir être comprises, elles qui ne sont bâties que sur la succession des noms de lieux. La narration et la succession sont ici des principes constructeurs qui rejoignent le sens même du mouvement, du déplacement, lui aussi axé sur la suc-

⁶ Jacques DEWITTE, «Espace du paysage et espace géographique. Examen critique de deux concepts d'Erwin Straus», dans Jacques POIRIER, Jean-Jacques WUNENBURGER (éd.), *Lire l'espace*, Bruxelles, 1996, p. 326-327. Souligné dans le texte.

⁷ Les récits-guides (selon la formulation de l'historien Gilles BERTRAND, «L'expérience géographique de l'Italie dans les guides de voyage du dernier tiers du XVIII^e siècle», dans Gilles CHABAUD (éd.), *Les guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle*, Paris, 2000, p. 377-389) sont les textes qui ont servi de guides aux voyageurs du XVIII^e siècle. Techniquement, ce sont des textes à mi-chemin entre la subjectivité du récit de voyage et la neutralité recherchée par les guides du XIX^e.

⁸ Autre moyen de figurer l'espace d'un déplacement au XVIII^e siècle, les listes-itinéraires sont des listes des noms des lieux que l'on va traverser durant le voyage. Elles se complètent d'informations pratiques concernant les distances entre les localités et des possibilités de restauration et

cessivité.

Du côté graphique, ce qui rend le mieux la succession et la linéarité, est la carte-itinéraire⁹, qui restitue l'idée d'un cheminement plus que l'idée d'un espace. Sa représentation tronquée d'une région, sa myopie qui lui fait négliger toute la profondeur de l'arrière-pays et même l'horizon, confirment cette tendance. C'est une carte routière au premier sens du terme, c'est-à-dire centrée sur la route, mais pas une carte topographique complète, qui peut donner une image cohérente d'une région.

A l'autre bout de cette échelle, à l'opposé du déplacement, il y a la pause. Celle-ci est très facilement rendue par l'image, qu'elle soit carte topographique ou gravure pittoresque. Si les mouvements réalisés par l'œil lors de sa lecture finissent par réinjecter de la successivité, il n'en reste pas moins que la perception première a été globale. L'arbre tordu au bout du pont ou les fines hachures verticales qui rendent le relief sur les cartes du XIX^e siècle, sont immédiatement saisis et compris dans leur généralité.

Le texte a assurément plus de peine à rendre une perception immédiate. Cette distinction était d'ailleurs au XIX^e siècle en France l'un des grands arguments pour justifier la censure des dessins alors que les textes, même vifs et caricaturaux, étaient tolérés¹⁰. Mais il y parvient dans les moments plus descriptifs, ces temps de pause dans la narration. L'organisation d'une présentation du monde selon l'ordre alphabétique (que l'on trouve facilement dans les guides de voyage, tel le *Guide Vert Michelin* d'aujourd'hui) est probablement une autre manière de restituer un espace le moins linéairement et successivement possible. La description et l'alphabet sont ainsi certainement deux éléments structurants qui tiennent plus de la pause que du déplacement.

Qu'ils aient été aristocrates réalisant leur Grand Tour au début du XVIII^e siècle ou touristes à la fin du XIX^e, les voyageurs avaient donc à leur disposition des espaces décrits de différentes manières, et des moyens variés pour tâcher de les restituer. Entre récit, croquis et cartes, entre narration et description, l'exclusion était rarement de mise: la littérature de voyage, qui a tellement souvent joué sur les deux tableaux, confirme que textes et images ne sont pas ici opposés, mais complémentaires, à conjuguer leurs forces respectives pour les meilleures transcriptions et compréhensions possibles du monde. Il est clair que l'évolution des techniques (et notamment de la cartographie) a aussi fini par proposer des images qui ont longtemps été impensables et impensées, induisant certainement des appréhensions différentes de l'espace. Si la prise en compte de tous ces facteurs est nécessaire pour esquisser une histoire de la perception et des pratiques de l'espace, elle souligne aussi sa difficulté et sa labilité.

L'étape et l'intervalle

Après nous être intéressés aux guides de voyage en tant que genre ainsi qu'au type de savoir qu'ils transmettent, après avoir aussi abordé rapidement les différents moyens qu'ils ont à disposition pour représenter l'espace, il est utile à notre propos de nous attarder quelque peu sur la perception de l'espace. C'est un dernier

d'hébergement.

⁹ La carte-itinéraire est une carte qui représente uniquement la route suivie et ses environs immédiats. La route est dessinée verticalement sur la page, sans souci d'orientation.

¹⁰ Christian Jacob confirme: «Le dessin intervient là où la parole se montre impuissante. Le dessin offre sa monumentalité pour fixer le savoir», dans Christian JACOB, *L'empire des cartes*:

cadre théorique que l'on pose ici, un cadre qui est à la fois philosophique (il touche par certains aspects à la phénoménologie) et historique, puisqu'en enquêtant sur le sujet, on se rend compte que cette perception n'est pas donnée une fois pour toutes et qu'elle a été soumise à variation au fil du temps. Le lieu où l'on s'arrête et la route que l'on parcourt doivent ainsi être compris comme deux modes de perception de l'espace différents et différemment valorisés selon les époques. Sur cette base, on cherchera à identifier aussi bien des processus de longue durée que des points tournants, des moments où un changement est à l'œuvre rapidement.

Le lieu et la route, l'étape et l'intervalle prolongent les idées de linéarité et de pause, de narration et de description que l'on a développées précédemment. Absolument complémentaires, déplacements et arrêts sont tous deux constitutifs de la structure de tout voyage. Mais, étonnamment, ils n'ont pendant longtemps pas été reconnus comme également valables. Les lieux ont en effet été fréquemment beaucoup plus valorisés que les moments de route.

Les lieux

Dans *La mesure du monde*¹¹, Paul Zumthor distingue des espaces allant du connu à l'inconnu, du sûr au dangereux, de la ville à la forêt, au désert ou à la mer. S'il base son étude sur la littérature médiévale, le schéma de perception de l'espace qu'il décrit perdurera bien au-delà du xve siècle:

L'«espace» médiéval est donc ce qui est entre deux: un vide à remplir. On ne le fait exister qu'en le parsemant de sites. Le lieu est, lui, lourd d'un sens positif, stable, riche: discontinu, il fait événement dans l'étendue; il est le morceau de la terre où l'on séjourne, que l'on peut quitter et où l'on peut revenir. Par rapport à lui s'ordonnent ainsi les mouvements de l'être.¹²

Dans la même ligne, présentant aussi le déplacement comme la traversée d'un monde extérieur et ouvert, mais parlant du XVIII^e siècle, Christophe Studeny énumère les espaces concentriques qui se déploient autour d'une ville:

Une première [aire] où [la ville] puise ses subsistances, une seconde comprenant les forêts, puis la campagne environnante, limitée par la capacité de marche du piéton ou de cheval, de vingt à trente mille pas. Au-delà, la résistance à l'avancement forme muraille, on ne progresse qu'en luttant pas à pas contre cette pesanteur.¹³

L'importance de l'étape, le lieu sûr, le but intermédiaire, est ici posée par la dévalorisation même de la distance ou de l'intervalle. Elle accompagnera les voyageurs en tout cas jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Christophe Studeny en appelle à la littérature de la route des XVII^e et XVIII^e siècles:

Ces descriptions [...] ne font que transmettre l'héritage d'une vieille pratique. De la même façon les guides français [du XVII^e], les relations de voyage, les Mémoires ou correspondances jusqu'au XVIII^e siècle paraissent presque ignorer les lointains, le paysage qui se déroule sous leurs yeux, pour s'attacher davantage à tout ce qui touche à la proximité, lieux d'étapes, monuments, et à la qualité du chemin arpenté.¹⁴

L'intervalle nié

approche théorique de la cartographie à travers l'histoire, Paris, 1992, p. 44.

¹¹ Paul ZUMTHOR, *La mesure du monde*, Paris, 1993, spécialement p. 51-68 et 111-183.

¹² ZUMTHOR, *La mesure du monde*, p. 51.

¹³ Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse, France XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, 1995, p. 25.

Opposée aux sites, aux étapes, la route n'a longtemps été qu'obstacles et efforts. De là probablement la faible prise en compte des déplacements dans les récits de voyage du Grand Tour. On peut avancer l'idée qu'il est possible que l'inconfort et l'ennui aient fait partie des lieux communs du voyage à partir de la Renaissance et sa relecture d'Horace¹⁵. Toujours est-il que les récits de voyage n'ont longtemps été que descriptions de lieux souvent clos ou en tout cas bien délimités (les étapes ou les lieux d'arrêt de la journée), ou dissertations sur des sujets politiques ou religieux, laissant dans le silence le déplacement en lui-même, sauf pour raconter les pires anecdotes, celles qui évoquent les accidents et les brigands (thèmes qui sont d'ailleurs rapidement devenus à leur tour des lieux communs du voyage au XVIII^e siècle¹⁶).

Quelle perception valorisée de l'espace pouvait-on avoir, du reste, quand la route nous échappait, tant dans son tracé que dans sa durée? Quel récit non fantasmatique pouvait-on tirer de cet espace non chargé, in-sensé? Pratiquement, les voyageurs du Grand Tour ont souvent utilisé ce temps de voiture pour converser ou pour s'imprégner des récits de voyage de prédécesseurs, voire des autorités littéraires dont ils venaient éprouver les émotions sur les lieux mêmes du récit. Les routes étant rarement pavées, les voyageurs circulaient aussi souvent rideaux de cuir baissés pour se protéger de la poussière. Ce désengagement par rapport à l'espace du trajet pouvait avoir lieu, car de nombreuses autres personnes avaient précisément pour métier de le combler. L'intervalle de la route n'était en effet pas inoccupé; sa gestion était cependant réservée à des corps de métier particuliers, notamment les cochers, postillons et avant-courriers, qui, eux avaient la connaissance des lieux, du trajet et des auberges. Mais il est vrai que pour le plus grand nombre, la route restait mystérieuse. Marc Desportes en parle ainsi pour le XVIII^e siècle:

Ce qui compose à nos yeux un réseau routier est plutôt appréhendé par les contemporains comme un ensemble de lignes définies par une origine et une destination – on parle du chemin d'Orléans à Blois –, et le terme de route, mettant l'accent sur la circulation [...], masque l'indétermination des voies susceptibles d'être empruntées.¹⁷

Le fait que l'étape ou les visites précises (de monuments, d'œuvres d'art ou de personnes connues) aient concentré les descriptions n'est ainsi pas vraiment étonnant. En 1722, François-Maximilien Misson témoigne à la fois du flou qui entourait les déplacements et, plus particulièrement, leur durée ainsi que, en creux, de l'intérêt pour l'étape:

J'ay non seulement trouvé de la diversité dans les Itinéraires que j'ay consultez; mais lors que je me suis enquis sur les Lieux mesmes, il n'est presque jamais arrivé que tous m'ayent tenu le mesme langage. [...] Les personnes d'une mesme maison ne s'accordent point, quand on leur demande la distance qu'il faut compter entre leur Ville, et les Villes voisines. [...] Le Voyageur trouvera donc assez souvent que ce qu'on luy dira dans sa route, ne se rencontrera pas précisément avec l'Itinéraire que je luy donne icy; mais il ne laissera pas d'en tirer beaucoup d'usage, puis qu'il pourra

¹⁴ STUDENY, *L'invention de la vitesse*, p. 31.

¹⁵ Voir *Le voyage à Brindes* où Horace raconte un trajet difficile, fait de fatigue, de maladie, de mauvais temps et mauvais chemins et de rencontres avec des voleurs et des menteurs. HORACE, «Satire V: Le voyage à Brindes», dans *Satires*, texte établi et traduit par François Villeneuve, Paris, 1969.

¹⁶ Attilio BRILLI, *Quand voyager était un art, le roman du Grand Tour*, Paris, 2002, p. 118-123.

¹⁷ Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, 2005, p. 17-18.

¹⁸ François-Maximilien MISSON, *Nouveau voyage d'Italie*, Utrecht, 1722 [1691], 5^e édition, tome 3,

prendre à-peu-près les mesmes mesures que s'il étoit très exactement informé. Qu'il y ait huit milles d'une Poste à l'autre, ou qu'il y en ait neuf; cela n'est nullement important.¹⁸

Il est vrai qu'à cette époque, faute de systèmes de mesure et de relevé précis, ces données techniques étaient inconnues de la majorité des gens et que les voyageurs devaient composer avec cette lacune¹⁹. Le géographe Yves Lacoste va plus loin: pour lui, «durant des siècles, *savoir-penser-l'espace* a été une capacité peut-être plus exceptionnelle, un privilège sans doute plus rare que savoir lire, écrire et compter»²⁰. De là découlerait l'emploi très élitare que l'on a fait des cartes pendant longtemps, réservées à l'«œil du prince» et aux militaires qui en avaient appris la lecture. Leur multiplication à partir de la fin du XVIII^e et surtout durant le XIX^e siècle, serait ainsi directement liée au développement de l'instruction scolaire et à une alphabétisation de la représentation spatiale.

La durée du voyage, rallongée, dans le cas décrit par Misson, de quelques heures ou d'une demi-journée, n'était pas non plus déterminante pour des voyageurs qui prenaient la route pour de nombreux mois, voire plusieurs années. Les conditions pratiques des voyages de cette époque suffisaient ainsi parfois à elles seules à expliquer les raisons de la présence ou de l'absence dans les ouvrages utilisés comme guides de certains éléments, comme le repérage dans le terrain, la combinatoire des routes ou les informations pratiques.

L'intervalle reconnu

Si une bonne représentation des routes (et donc de l'intervalle entre deux étapes) avait été possible plus tôt, la description de l'espace dans la littérature de voyage en aurait probablement été changée en même temps. Mais la transformation d'une perception (et particulièrement ici, l'esthétisation de la perception du chemin et du cheminement) se prépare et prend du temps. Marc Desportes convoque une bonne partie des représentations artistiques du XVIII^e siècle pour expliquer que ce mouvement puisse se réaliser à la fin de ce même siècle:

La poésie, l'art des jardins et la peinture sont donc les sources de cette sensibilité nouvelle aux sites traversés dont font preuve les contemporains. Certes, l'extension du regard porté sur le cadre demeure limitée: les lieux désolés, stériles, inhabités, en un

p. 377-378.

¹⁹ Dans les années 1840 encore l'exactitude des distances n'était pas chose assurée, comme en témoigne dans son guide de la Suisse Adolphe Joanne: «Parmi les distances indiquées dans cet ouvrage, il en est un grand nombre que les voyageurs trouveront, sans aucun doute, plus ou moins inexactes, car la longueur de la majeure partie des routes ou des chemins de la Suisse n'a jamais été mesurée avec une précision mathématique, et les évaluations approximatives que nous en avons faites nous-même, ou que nous empruntons à Ebel, à Bollmann, à Meyer de Konau et à d'autres écrivains, paraîtront tour à tour trop fortes ou trop faibles à la plupart de nos lecteurs, suivant leur activité, leurs forces physiques et morales, le poids de leur sac, l'heure de la journée à laquelle ils se mettront en route, l'état de l'atmosphère, les sentiers qu'ils prendront pour *couper*, la nature du chemin, le côté de la montagne qu'ils monteront et qu'ils descendront, etc., etc.» Adolphe JOANNE, *Itinéraire descriptif et historique de la Suisse, du Jura français, de Baden-Baden et de la Forêt Noire, de la Chartreuse de Grenoble et des eaux d'Aix, du Mont-Blanc, de la vallée de Chamouni, du Grand-St-Bernard et du Mont-Rose*, Paris, 1841, 1^{re} édition, p. 23. De même, John Murray: «Les mesures de distance données dans les routes suivantes sont reprises des tables les plus parfaites que l'on puisse trouver; mais l'éditeur est conscient qu'il peut y avoir de nombreuses erreurs et que tout ce que l'on peut en attendre est une approche de la précision.» («The measures of length given in the following routes have been taken from the most perfect tables that could be procured; but the Editor is aware there must be many many errors, and that an approach of accuracy is all that can be expected from them.») John MURRAY, *Murray's Handbook for Travellers in Switzerland 1838*, New-York et Leicester, 1970 [1838], 1^{re} édition, p. XII.

²⁰ Yves LACOSTE, *Paysages politiques, Braudel, Gracq, Reclus...*, Paris, 1990, p. 14.

mot déserts, rebutent toujours. Mais le voyageur est désormais préparé. Dès que les premières grandes réalisations routières verront le jour, l'expérience du paysage qui leur est associée pourra être pleinement vécue, dans toute son originalité.²¹

Le concept fondamental de l'intervalle a été mis en évidence dès 1762 par celui qui avait déjà fait l'apologie de la marche dans *L'Emile ou de l'éducation*: Jean-Jacques Rousseau. Dans les mêmes pages, capitales pour notre thématique, il proclame en effet son intérêt pour la nouvelle perception de l'espace qui naît autour des idées de la route et du cheminement:

A force de suivre ma pratique on en aura pris enfin l'esprit, et je n'imagine aucun lecteur encore assez prévenu par les usages pour nous supposer tous deux endormis dans une bonne chaise de poste bien fermée, marchant sans rien voir, sans rien observer, rendant nul pour nous l'intervalle du départ à l'arrivée, et dans la vitesse de notre marche perdant le temps pour le ménager. [...]

Nous ne voyageons donc point en courriers mais en voyageurs. Nous ne songeons pas seulement aux deux termes mais à l'intervalle qui les sépare. Le voyage même est un plaisir pour nous. Nous ne le faisons point tristement assis et comme emprisonnés dans une petite cage bien fermée. [...] Nous ne nous ôtons ni le grand air ni la vue des objets qui nous environnent, ni la commodité de les contempler à notre gré quand il nous plaît.²²

La valorisation de l'intervalle passe par les sens et la lenteur, l'absence de hâte faisant partie de ses conditions de possibilité. La vue est le premier des sens engagés, mais le texte ci-dessus parle aussi du grand air, qui implique tant le toucher que l'odorat et, potentiellement, l'ouïe. Tous les sens sont ainsi mis à contribution. Cet engagement du corps dans la perception de l'espace est l'indice d'une transformation profonde qui touche fortement le monde du voyage de ce temps-là. Claude Reichler a souligné ce fait dans deux articles traitant, pour le premier, des lettres sur la Suisse de William Coxe traduites par Ramond de Carbonnières en 1781²³ et, pour le second, de la phénoménologie romantique du chemin²⁴. Sans entrer dans le détail de l'argumentation, relevons que le voyage de Coxe traduit par Ramond peut être considéré comme une œuvre-charnière, car il transcrit deux perceptions esthétiques différentes: celle encore très XVIII^e du révérend Coxe, qui voyage en carrosse, vérifie ses lectures sur le monde tout en en restant distancé et expérimente le sublime avec méthode; et celle beaucoup plus sensible et romantique de Ramond, qui s'engage dans le monde à la fois comme marcheur et comme sujet percevant, quitte à se perdre, dans la nature et dans ses émotions. Si Coxe recherche dans son voyage les étapes et les spectacles, Ramond profite du déplacement en lui-même: «c'est déjà le *Wanderer* du romantisme allemand, qui préfère le parcours au spectacle, la course au but, qui cherche autant à se perdre qu'à découvrir, aime mieux s'attarder qu'arriver»²⁵. Donnant d'autres exemples dans le deuxième article, Claude Reichler constate que les guides de voyage (et particulièrement, pour la Suisse, celui d'Ebel dès 1795 et en 1810 dans la citation ci-dessous) relaient dès le tournant du XIX^e siècle cet éloge de la

²¹ DESPORTES, *Paysages en mouvement*, p. 60-61.

²² Jean-Jacques ROUSSEAU, *L'Emile ou de l'éducation*, dans *Œuvres complètes* IV, Paris, 1969 [1762], p. 770-771.

²³ Claude REICHLER, «Ramond de Carbonnières avec et contre William Coxe», dans *Le second voyage ou le déjà-vu*, Paris, 1996, p. 39-48.

²⁴ Claude REICHLER, «Le marcheur romantique et la phénoménologie du chemin», dans Bertrand LÉVY, Alexandre GILLET (éd.), *Marche et paysage. Les chemins de la géopoétique*, Genève, 2007, p. 31-64.

marche:

Rompant avec les pratiques des aristocrates du siècle précédent, notamment ceux du Grand Tour, qui voyageaient en carrosse, Ebel expose tout le bien que le corps peut attendre de l'excursion pédestre, n'oubliant ni le transit intestinal, ni la respiration et la sudation, ni la musculature. Tous en reviennent frais et dispos, assure-t-il, bien portants, l'âme en paix.²⁶

Le changement de fond culmine au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, avec l'expérimentation, dans et par la marche, de la confrontation ou de la correspondance entre soi et le monde. Cette pratique voyageuse (rappelons que l'on évoque ici surtout le voyage, car la marche a été durant tout le XIX^e siècle le moyen de déplacement principal sur courtes et moyennes distances de tout un petit peuple...) va se diffuser et évoluer dans les premières décennies du XIX^e siècle:

Voyager à pied n'est plus une nouveauté en France depuis la Restauration, un tourisme pédestre banalise la découverte du pays à petite journée, vers l'exotisme du pittoresque. Mais la marche se transforme et maintenant semble moins un dialogue intime avec les voies locales que le besoin de dominer le paysage. Dès la fin du XVIII^e siècle, avec les débuts de l'alpinisme et la capture des panoramas, le touriste se déplace, étranger au séjour, en observateur extérieur.²⁷

Cette démocratisation progressive de la marche est confirmée par l'importance que les auteurs des trois grands guides de voyage culturels et généralistes du XIX^e siècle (Murray, Joanne et Baedeker) lui accordent lors d'un voyage en Suisse²⁸, de leur première édition jusqu'au début du XX^e siècle. Bien que l'on puisse relever des variations tant sur la durée qu'entre les uns et les autres, remarquons qu'ils valorisent très souvent la marche en citant différents auteurs, et notamment Rousseau, Ebel, Madame Roland et Töpffer. Si Karl Baedeker est relativement sobre en 1852 («De tous les voyageurs, le piéton est le plus libre; c'est lui qui, en toute circonstance jouira le plus d'une excursion en Suisse, tant corporellement qu'intellectuellement»²⁹), la palme de l'enthousiasme peut certainement être attribuée à Adolphe Joanne en 1841:

Heureux, mille fois heureux les voyageurs qui n'ont pas besoin de se servir des divers moyens de transport indiqués dans le paragraphe précédent; qui, de gros souliers aux pieds, un pantalon et une blouse de toile pour tout costume, un sac léger sur le dos, un bâton ferré à la main, libres comme l'air pur qu'ils respirent, n'obéissant qu'à leur volonté, satisfaisant tous leurs caprices, parcourent à pied, dans la compagnie d'amis intimes ou improvisés, les plus belles contrées des divers pays dont cet itinéraire renferme la description!³⁰

Dans le voyage qu'il a réalisé en 1839 et mis en lettres dans *Le Rhin*, Victor Hugo joue à copier Rousseau, vivant à son tour le contraste né de la confrontation entre lenteur et vitesse, ouverture au monde et aveuglement. Mais l'expérience n'est déjà plus neuve à son époque, et commence sérieusement à tenir du lieu commun:

Rien n'est charmant, à mon sens, comme cette façon de voyager. – À pied! – On s'appartient, on est libre, on est joyeux; on est tout entier et sans partage aux incidents de

²⁵ REICHLER, «Ramond de Carbonnières», p. 47.

²⁶ REICHLER, «Le marcheur romantique», p. 36-37.

²⁷ STUDENY, *L'invention de la vitesse*, p. 92.

²⁸ Ils évoquent surtout la marche en montagne, qui n'est cependant pas l'alpinisme.

²⁹ Carl BAEDEKER, *La Suisse. Manuel du voyageur élaboré sur les lieux mêmes et d'après les meilleures sources*, Coblenz, 1852, 1^{re} édition en français, p. XVII.

la route [...]. On part, on s'arrête, on repart; rien ne gêne, rien ne retient. On va et on rêve devant soi. La marche berce la rêverie; la rêverie voile la fatigue. La beauté du paysage cache la longueur du chemin. On ne voyage pas, on erre. [...] Bien des fois, assis à l'ombre au bord d'une grande route, [...] reposé, serein, heureux, doucement occupé de mille songes, j'ai regardé avec compassion passer devant moi, comme un tourbillon où roule la foudre, la chaise de poste, cette chose étincelante et rapide qui contient je ne sais quels voyageurs lents, lourds, ennuyés et assoupis; cet éclair qui emporte des tortues. – Oh! comme ces pauvres gens, qui sont souvent des gens d'esprit et de cœur, après tout, se jetteraient vite à bas de leur prison, où l'harmonie du paysage se résout en bruit, le soleil en chaleur et la route en poussière, s'ils savaient toutes les fleurs que trouve dans les broussailles, toutes les perles que ramasse dans les cailloux, toutes les houris que découvre parmi les paysannes l'imagination ailée, opulente et joyeuse d'un homme à pied!³¹

La principale innovation de ce texte est ainsi moins la possibilité de l'expérience, que son actualisation par et pour un homme. Cette habitude a en effet été prise depuis quelques décennies déjà, et Hugo n'est qu'un parmi beaucoup d'autres à la mettre en mots. Tout ce qu'il peut renouveler est donc la manière de dire.

Nous arrêtons ici ce bref parcours dans la prise en compte progressive de l'intervalle dans les voyages, tout en sachant que les nouveaux moyens de transport (bateaux et trains à vapeur, automobile plus tard) induiront eux aussi une transformation et des aménagements de la perception de ces entre-deux que sont les déplacements. La forme de plusieurs voyages du début du XX^e siècle fait d'ailleurs penser que, pour certains voyageurs, l'intervalle a fini par prendre le pas sur l'étape, le chemin/cheminement devenant plus important que le but (quand il y en a encore un...)³².

En abordant les notions d'espace et de lieu (souvent traitées et facilement opposées) sous les termes d'intervalle et d'étape, on a tenté de contourner une opposition qui nous paraît inadéquate pour traiter du voyage. Un voyage n'est en effet ni complètement étapes, ni complètement entre-deux, mais il est une combinaison des deux, une sorte de mobile à la Calder où l'équilibre joue avec la pondération. Il a ainsi paru plus intéressant de les traiter de manière complémentaire que disjointe. Evoquer l'étape et l'intervalle est aussi une façon d'ancrer les notions de linéarité, de successivité, de narration, de pause et de description qui appartiennent moins au voyage qu'à l'analyse de ses représentations (textes et images), dans l'expérience du voyageur, dans les cahots d'une route de terre et les fatigues des heures de voiture. C'est enfin une autre manière d'approcher l'évolution des schémas perceptifs de ces espaces, et notamment de faire ressortir la période tout à fait particulière qu'est la fin du XVIII^e siècle dans l'histoire des perceptions, des représentations et des pratiques spatiales.

Décrire l'espace d'un trajet dans la littérature pratique de la route

On a déjà dit la difficulté de décrire un espace et l'impossibilité d'être complet. Un voyage se déroulant entre temps de déplacement et temps de pause, deux grands modèles descriptifs s'offrent aux guides de voyage: la description chemin faisant et la description arrêtée. Si l'on peut, à leur extrême, les associer aux deux

³⁰ JOANNE, *Itinéraire de la Suisse*, 1841, p. 12.

³¹ Victor HUGO, *Alpes et Pyrénées*, dans *Œuvres complètes, Voyages*, Paris, 2002 [1845], p. 135-136.

grands modèles de représentation de l'espace dans les guides de voyage que sont la description linéaire continue (en boucle) et la présentation logique de l'ordre alphabétique, on se rend très vite compte que rien n'est simple, car aucun des modèles ne peut fonctionner en autarcie. S'il veut être facilement maniable, le guide de voyage qui a choisi de proposer un itinéraire continu ne peut se libérer d'un index alphabétique, tandis que celui qui a décidé de présenter l'espace de manière alphabétique ne peut éviter de mentionner les excursions et les routes possibles à partir d'une localité donnée. Comme les deux faces d'une même médaille, la description en route ne va ainsi pas sans la description arrêtée.

Sur cette première grille de lecture peut être superposée une seconde, celle qui pointe la présence de l'auteur dans son texte, donc le degré de subjectivité de l'écrit. Des éléments particuliers, qui sont autant textuels que structurels et même idéologiques, peuvent être relevés. Ainsi en est-il d'une écriture au présent ou au passé simple, avec des pronoms «on» ou des sujets à la troisième personne («le bourg», «la cascade», etc.); d'une progression spatiale qui est prise en charge par un texte narratif ou par des éléments de bibliographie matérielle (caractères gras ou italiques, mise en scène typographique, chapitrage, etc.); d'une présentation de l'espace, enfin, qui sélectionne certains lieux au détriment d'autres, et qui en privilégiant la vue laisse dans l'inconnu et le silence du texte de grands pans du monde, même parfois quand ils sont visibles, ou d'une présentation beaucoup moins linéaire qui tient plus du réseau et de la cartographie. Pour être définitive, une telle analyse devrait se faire sur un trajet assez long et sur de nombreux textes. Ce n'est clairement pas l'optique choisie ici³². Le but est, plus simplement, de voir au travers d'une étude de cas comment quatre guides³⁴ proposant une description linéaire de l'espace traitent une portion d'itinéraire sélectionnée: le trajet entre Saint-Maurice et Martigny. Le premier de ces guides est un représentant de la fin du XVIII^e siècle: la première édition du *Guide du voyageur en Suisse* de Thomas Martyn (1788); tandis que les suivants seront l'*Itinéraire de la Suisse* de Joanne (l'ancêtre des Guides Bleus d'aujourd'hui) des années 1841 (1^{re} édition), 1874 (5^e édition) et 1908 (sans numéro d'édition).

Le guide de Martyn (1788)

L'ouvrage de Martyn fait partie des premiers guides de la fin du XVIII^e siècle à commencer à remettre en question non seulement le contenu de la littérature pratique accompagnant les voyageurs, mais aussi la forme matérielle des guides (plus

³² On peut penser, entre autres, à Victor Segalen.

³³ Pour prolonger la réflexion, on consultera avec intérêt Lorenza MONDADA, *Verbalisation de l'espace et fabrication du savoir: approche linguistique de la construction des objets de discours*, Lausanne, 1994, spécialement les pages 271-597.

³⁴ Qui ne constituent toutefois que deux collections: un guide de Martyn (1788) et trois guides

III. 1 – Thomas MARTYN, *Guide du voyageur en Suisse*, Lausanne-Paris, 1788, 1^{re} édition, p. 132-136. (Photos: AEV)

Il n'y a qu'une demi lieue depuis Bex jusqu'à l'entrée du Valais, au pont de S. Maurice. Ce pont n'a qu'une arche, de 100 pieds de largeur & de 70 pieds au dessus du lit du fleuve : il aboutit aux extrémités de deux hautes montagnes qui ont été divisées autant qu'il le falloit pour y laisser couler le Rhône; la même chose se remarque plus bas que Geneve, au fort l'Ecluse, entre le mont Jura & le Vouache. Au milieu de ce pont est une tour avec une porte de chaque côté pour séparer les deux souverainetés de Berne & du Valais. La première y tient une misérable garde qui demande des passeports; & il y a une chétive chapelle où les Bernois permettent aux Valaisans de dire la messe, à condition d'entretenir le pont.

C'est à l'extrémité du pont que commence le bourg de S. Maurice. Il est bâti contre un rocher presque perpendiculaire d'une hauteur prodigieuse; entre ce rocher & le Rhône que l'on entend bruire au bas; il y a à peine de la place pour une rue étroite, qui est longue & bien bâtie : un clair ruisseau l'arrose dans toute sa longueur, & coule dans un large canal, pavé de marbre. Il est défendu par une tour au pied du pont; & flanqué d'une muraille de sept ou huit pieds de hauteur, proche la rivière.

La grande & pittoresque cascade de Pissevache n'est pas loin de cette ville.

La hauteur de la chute est de 200 pieds, & la masse d'eau très belle, surtout après les pluies. De là on va à *Murtigni* ou *Martinach* (*), situé dans une petite plaine environnée de hautes montagnes, sur les bords de la Dranse. La ville est mal bâtie, & les rues sont sales; le bourg, qui est à un tiers de lieue plus loin, est plus propre & mieux bâti. Elle est florissante par les foires qui s'y tiennent & par sa situation au centre du pays. Le mont S. Bernard est le passage d'Italie du côté du midi; le nord-ouest conduit en Suisse; l'ouest en Savoye; & le nord-est à Sion, aux bains de Leuk & au Milanès par Simplen. C'est dans cette ville qu'on dépose toutes les marchandises qui passent entre le Valais & l'Italie. Au dessus vis-à-vis de la ville, sur un roc haut & escarpé, est un château appartenant aux évêques de Sion, mais qui est aujourd'hui ruiné.

Si l'on va en voiture, il faut la quitter ici & louer des mulets avec

(*) Auberge, la Maison grande. Depuis Bex on y va en 3 heures 30 minutes.

des guides. (*) On paye 25 batz parit du spectateur. Une montagne bleue jour (**) à chaque muletier pour lui^s ferme brusquement la scène : on a peine & la bête, outre l'entretien de l'unⁱⁿ ne à distinguer le château & les maisons blanches de Sion, qui sont vis-à-vis.

On quitte bientôt la haute route de l'Italie, & l'on monte continuellement dans un chemin étroit & pierreux, pendant plus de deux heures. Cette montagne est couverte de cha-taigniers & de noyers. Si l'on tourne pour prendre haleine, on aura la vue de toute la vallée de Sion, qui forme un oblong régulier de verdure, de six lieues de longueur & d'une largeur, environné de hautes montagnes : le Rhône la coupe par le milieu, & fait une infinité de tours & d'îles fertiles. Des forêts, des prés, des pâturages, s'offrent en miniature à l'œil

Quand on est arrivé au sommet, on voit au bas la petite vallée & le village dispersé de *Trient*, au travers duquel coule un grand torrent tout blanc d'écume.

(**) On mettra 8 heures & 30 minutes pour aller à Chamouni, & il n'y a point d'endroit où l'on puisse se reposer sur la route ; excepté pour une ou deux personnes dans la petite auberge de *Trient*, qui est propre & qui vaut mieux que la Maison grande.

(*) Un peu plus de 3 schellings.

Du temps de Martyn, les seuls moyens de déplacement possibles sur ce tronçon étaient la voiture attelée, le cheval ou la marche. Son texte décrit la progression de deux manières principales : la succession des noms de lieu, et des verbes de mouvement (toujours au présent) introduits par le pronom indéfini «on», qui est si accueillant que tout le monde peut s'y sentir englobé. Une seule route est décrite : la ligne à partir de laquelle l'espace est appréhendé. Bien que la typographie souligne la progression du trajet en mettant en italiques les noms de lieu et que des paragraphes permettent souvent d'isoler les endroits les uns des autres (mais cela ne fonctionne pas toujours, comme, par exemple, entre la cascade de Pissevache et Martigny), l'avancement du voyage est encore essentiellement pris en charge par le côté profondément narratif du texte.

Si l'on devait, sans connaître les lieux, dessiner une carte de l'espace décrit par Martyn, qu'y verrait-on ? Le pont sur le Rhône à l'endroit du défilé de Saint-Maurice, une étroite bourgade serrée entre un haut escarpement et le fleuve, une «grande et pittoresque cascade», la ville en deux parties de Martigny «dans une petite plaine environnée de hautes montagnes», qui est présentée comme un lieu de passage important entre plusieurs cols et pays, et un château ruiné sur une colline (la Bâtiaz). Tous ces lieux sont en plaine et appartiennent à la rive gauche du Rhône. La rive droite (avec un Lavey-les-Bains qui n'a pas encore d'existence touristique, car les sources thermales n'ont pas encore été découvertes) et surtout

les montagnes sont absentes, tant dans leurs formes que dans leurs noms. L'espace construit ne rend compte que d'une partie de l'espace réel. Le long de son trajet, de sa ligne, Martyn ne voit que les environs immédiats, probablement ce qu'on lui montre, ce que l'on fait émerger de la densité du monde à l'intention du voyageur. Son regard n'est pas général ou cohérent, mais partiel. Même incomplète, cette description peut toutefois avoir parfaitement satisfait les besoins des voyageurs, qui n'en demandaient peut-être pas plus. Les rééditions rapprochées de ce guide (en 1790 et 1794) semblent confirmer qu'il a trouvé pour un temps son public.

Pour que Martyn voie et surtout dise plus, de manière moins limitée et plus globale, il faut en effet que les conditions de la vision soient différentes, et que s'ouvre un autre regard, surplombant, panoramique. C'est précisément ce qui se passe dans la montée à Trient.³⁵

Après avoir précisé qu'il faut quitter sa voiture à Martigny et louer des mulets et des guides (ce qui implique que cette deuxième partie du trajet se fait à pied), Martyn présente ici une tout autre manière de décrire l'espace. On n'est plus dans la rapidité de la plaine, dans ses sélections et ses oublis. Non, on est visiblement à pied, dans l'effort du corps («on monte continuellement», «repandre haleine»), et dans une perception plus proche de la route et de ses abords: ici, on apprend qu'elle est étroite et pierreuse, que ce pan de montagne est couvert d'arbres dont on connaît même les essences. A un moment, «on [se] tourne» et la vision s'ouvre, rendant (alors seulement) possible une description plus vaste et compréhensive de l'espace. La vallée du Rhône est enfin décrite en entier, bien que comme un décor, ce qui la rend un peu irréaliste (les formules de «l'œil du spectateur» et de la fermeture de la «scène» en attestent). Les hautes montagnes (sans nom) et le fleuve organisent l'espace, que remplissent des forêts, des prés, des pâturages et des îles. La description qui s'arrête à la limite de la vue («on a peine à distinguer») souligne sa dépendance au regard.

Les deux types de descriptions de la plaine et de la montagne que propose Martyn, qui devraient plutôt être présentées comme des descriptions de voyageur en véhicule ou de piéton, dessinent des espaces bien peu semblables. Non pas entre eux (la plaine du Rhône en aval de Martigny n'est pas si différente de celle en amont...), mais de par la perception qu'en a eue le voyageur qui les a décrites. Cette variation est en fait l'indice que, dans le guide de Martyn, la description est encore profondément dépendante de son auteur, et, au-delà de l'auteur, du voyageur qui a expérimenté ces espaces. Nous faisons ici l'hypothèse que les descriptions spatiales resteront ancrées dans le corps aussi longtemps que la rédaction des guides de voyage sera personnalisée et donc dépendante d'un voyage réellement effectué, mais qu'elles se «désincarneront» à partir du moment où ce n'est plus un voyageur qui décrira un espace, mais une équipe rédactionnelle qui travaillera plus sur des cartes et des gravures qu'en arpentant le terrain.

Si l'on pense souvent qu'un guide se périmé quand les informations pratiques qu'il diffuse ne sont plus d'actualité, le cas de figure que présente le guide de Martyn montre qu'il existe une deuxième cause de péremption: celle qui rend le guide inutile à partir du moment où les expériences qu'il promeut ne peuvent plus être actualisées. Ce qui arrive notamment quand les moyens de transport évoluent (avec la construction d'une nouvelle route ou d'une nouvelle ligne de chemin de fer) ou quand l'esthétique (classique, romantique, post-moderne...) change. L'expérience de l'espace étant primordiale pour tout voyageur, sa mise en forme devient ainsi essentielle pour tout guide de voyage. Une fois que l'adéquation

entre les expériences proposées par le guide et celles réalisables dans le monde n'est plus possible, le guide perd de son opérabilité et, sur la voie de garage que constitue pour lui le rayonnement d'une bibliothèque, il ne propose plus qu'une image révolue du monde et du voyage.

Le guide Joanne de 1841 (1^{re} édition)

Comme son auteur l'a bien précisé en introduction, l'*Itinéraire de la Suisse* de 1841 est l'œuvre d'un seul homme, composée des notes qu'il a prises lors de sept étés consécutifs en Suisse. En tant que guide moderne, il se distingue clairement du guide de Martyn, notamment pour tout ce qui a trait à la mise en page et à la typographie. Mais en tant que réalisation d'un unique auteur-voyageur, certains éléments sont encore très proches d'une expérience viatique humaine et corpo-

III. 2 – Adolphe JOANNE, *Itinéraire descriptif et historique de la Suisse, du Jura français, de Baden-Baden et de la Forêt Noire, de la Chartreuse de Grenoble et des eaux d'Aix, du Mont-Blanc, de la vallée de Chamouni, du Grand-St-Bernard et du Mont-Rose*, Paris, 1841, 1^{re} édition, p. 172-175. (Photos: AEV)

nique par un escalier taillé dans le roc, de 735 marches, avec la mine du Bouillet. Cette seconde mine consiste principalement dans une galerie en ligne droite de 2,152 mèt. de long., 2 mèt. env. de haut., et 1 mèt. 500 mill. de larg. Elle a été commencée en 1726 par l'ingénieur J. Gamaliel de Rovereaz. Suspendue en 1729 à 217 mèt. de son entrée, elle fut reprise en 1811 et achevée le 17 avril 1823. Les objets remarquables qu'on observe dans cette galerie sont : 1^o à 129 mèt. de l'entrée, le *Réservoir Rond*, vaste salle excavée dans le roc, d'une forme parfaitement circulaire, de 25 mèt. de diamètre et de 3 mèt. de haut. Le plafond n'est supporté par aucun pilier. Ce réservoir, fait en 1826, sert d'entrepôt aux eaux faibles, à celles qui ont besoin de passer à la graduation. On y remarque un écho fort curieux. 2^o Un second réservoir de forme irrégulière, ayant env. 1,580 mèt. de surface carrée et 3 mèt. de haut., et dont le plafond est supporté par plusieurs piliers. Il sert d'entrepôt aux eaux fortes, à celles qui sont conduites immédiatement aux chaudières. 3^o Le puits du Bouillet, à 172 mèt. de l'entrée; il s'abaisse de 285 mèt. au-dessous du sol de la galerie, y compris un trou de sonde de 49 mèt. Ce puits fut creusé vers le milieu du siècle passé, dans l'espoir d'y rencontrer des masses de sel. 4^o Les exploitations de la roche salée, dites de *Ste-Hélène*, *Bonne-*

DE BEX A MARTIGNY. (3 n. 35 m.)

Le pont de Saint-Maurice, pont d'une seule arche de 22 mètres de grandeur, s'appuie d'un côté sur la Dent-de-Morcles, et de l'autre sur la Dent-du-Midi, dont les bases sont tellement rapprochées, qu'elles laissent à peine un passage au fleuve. Ce pont, attribué à tort aux Romains, fut construit en 1482; mais il repose peut-être sur des fondations romaines. Il unit le canton de Vaud au c. du Vallais, et une porte, placée autrefois à l'une de ses extrémités, servait à fermer le passage. En 1832, les Suisses ont élevé un petit fort sur la rive d. du Rhône, à l'endroit même où se rejoignent les deux routes des deux rives du lac.

35 m. 3/4 p. de Bex. — *Saint-Maurice*. (all. *St-Moritz*). — (Aub.: l'*Union*, bonne). pet. V. cath. de 1,196 hab., située à 435 mèt., sur l'emplacement qu'occupait jadis l'ancienne *Agaunum* ou *Tarnada*, cette ville où les Romains avaient coutume de transporter leurs morts pour leur donner la sépulture. Si l'on en croit une tradition contestée, elle doit son nom actuel à saint Maurice, qui y souffrit le martyre par l'ordre de l'empereur Maximien, l'an 302, avec les 6000 hommes de la légion Thébaine qu'il commandait, pour avoir refusé d'abjurer le christianisme.

Outre l'église paroissiale, le couvent des capucins, l'Hôtel-de-Ville et un vieux château où est éta-

blie une fabrique d'acier, on remarque à St-Maurice l'abbaye de ce nom, regardée comme le plus ancien monastère des Alpes, car on en attribue la fondation à saint Théodore, le premier évêque du Vallais, qui occupa le siège épiscopal de 351 à 391.

Cette abbaye, plusieurs fois pillée et détruite au moyen-âge, se releva constamment de ses ruines. Les Augustins s'y établirent en 1188. Leur abbé, crossé et mitré, porte le titre de comte, et relève immédiatement du St-Siège. Il y a quelques années, le pape l'a nommé évêque de Bethléem *in partibus*. Les moines sont, pour la plupart, des hommes distingués qui remplissent gratuitement les honorables et utiles fonctions de professeurs dans un collège qu'ils ont fondé.

On voit dans cette abbaye une belle et riche bibliothèque, une curieuse collection de reliques, un vase sarrasin, présent de Charlemagne, une crosse d'or, un calice d'agate, autre présent de Charlemagne, un calice donné par la reine Berthe, et diverses curiosités de ce genre..... Quant à son histoire, elle mérite au moins un souvenir. En 888, Rodolphe 1^{er}, roi de la Transjurane, y fut couronné roi; mais quelques siècles auparavant des événements plus importants s'étaient passés dans l'intérieur de ses murs. En effet, l'an 515, Sigismond, roi de Bourgogne, assassin de son fils Childéric, avait en vain essayé d'apaiser sa conscience en faisant à l'abbaye de St-Maurice de telles libéralités, qu'elle comptait 500 moines; il suppliait chaque jour le maître du monde de le punir de ses péchés avant sa mort; une armée de Francs envahit ses provinces, et sa prière fut exaucée. Pour échapper à ses ennemis il se réfugia d'abord dans le couvent qu'il avait si richement doté; mais Clodomir, sans respect pour la sainteté du lieu, l'arracha du pied de l'autel et le transporta à Orléans, où Clotilde, fille de Childéric et épouse de Clovis, le fit jeter avec sa femme et ses deux enfants au fond d'un puits qu'on combla ensuite de pierres (526).

Excursions. A la petite Dent-du-Midi, ou Dent-Vallerette. Vue magnifique. (V. R. n. 132.)

A la Dent-du-Midi. (V. R. n. 132.)

A la Dent-de-Morcles (2,760 mètr.). Ascension très-rare : il faut deux jours.

Au sortir de St-Maurice, on aperçoit les bains d'eaux thermales (très-fréquentés) de *Lavey*, situés au pied de la Dent-de-Morcles et sur la rive d. du Rhône, à peu de distance du v. du même nom (1 h. de Bex; 30 m. de Saint-Maurice). La source fut découverte, le 27 février 1831, dans le lit même du Rhône, à 10 mètr. de prof. L'analyse chimique a fait reconnaître la présence des gaz azote, carbonique et hydro-sulfurique, du sulfate de soude et du chlorure de sodium.

25 m. à d. de la route, au milieu d'une haute paroi de rochers qui forme la base de la petite Dent-du-Midi, l'*ermitage de Notre-Dame du Sex*, à 80 mètr. au-des. du Rhône, habité par un aveugle, et qui se compose d'une maisonnette adossée à une grotte. On y arrive par un sentier étroit, taillé dans le roc. Sa fondation remonte, dit-on, au 16^e siècle.

20 m. *Chapelle des Martyrs* ou de *Veriolez*, ornée de fresques grossières, élevée, selon la tradition, à l'endroit même où fut massacrée la légion Thébaine.

Après avoir dépassé cette chapelle, on traverse l'éboulement qui eut lieu au mois d'août de l'année 1835, et la forêt de pins connue sous le nom de *Bois-Noir*, où se sont accumulés des débris considérables de blocs de rochers amenés par des catastrophes semblables à celle dont nous empruntons la description au dict. géog. et stat. de la Suisse.

« La Dent-du-Midi est formée, depuis sa base jusqu'à son sommet, par un calcaire appartenant à la formation de la craie. Cette roche, déposée par couches et par bancs de différente épaisseur, traversée par une multitude de petites fissures, est tantôt compacte et dure (pierre à chaux), tantôt schisteuse et tendre (marne). Une telle constitution physique, combinée avec l'action des causes atmo-

sphériques, entraîne nécessairement des éboulements plus ou moins considérables, plus ou moins dangereux. A la chaleur et à la sécheresse qui avaient régné au printemps et dans l'été de 1835, succédèrent, en août, des pluies longues et abondantes. Le 26 de ce mois, à 11 h. 1/2 du matin, les habitants de la Rasse furent effrayés par un bruit épouvantable, semblable au roulement du tonnerre, qui se fit entendre du côté de la Dent-du-Midi, et qui semblait s'approcher d'eux. Tout à coup ils virent sortir de la gorge du Jorat un nuage de poussière suivi d'une masse noire et épaisse d'une hauteur considérable, roulant sur elle-même si rapidement, qu'ils eurent à peine le temps de s'enfuir sur la pente de la montagne voisine. Cette masse était un mélange de terre, de gravier, de blocs de rocher, de fragments de glace, et d'eau. En approchant du hameau, elle se partagea en trois branches, à cause de l'inégalité du terrain; celle de droite longea le hameau du côté du midi, et s'arrêta à peu de distance en dessous; celle du milieu le traversa dans presque toute sa longueur, en emportant quelques murs de clôture, et en ensablant le rez-de-chaussée de quelques maisons; celle de gauche, la plus considérable, suivit heureusement le cours du torrent de St-Barthélemy, jusqu'au Rhône, à peu de distance en dessus du hameau d'Es-Lex. Elle y amena une si prodigieuse quantité de gros blocs et de gravier, que le fleuve, ne pouvant les entraîner, reflua vers le territoire d'outre-Rhône et forma une espèce de lac.

« Le 21, à 4 heures du matin, de nouvelles détonnations annoncèrent de nouvelles coulées de blocs et de boue. Ces coulées se répétèrent à des intervalles inégaux, jusqu'à 5 h. du soir. Les nuages qui jusqu'alors avaient caché le sommet oriental de la Dent se dissipèrent le 30, et permirent de connaître la cause de cet étrange événement. On vit que cette sommité avait changé d'aspect, et qu'une échancrure altérerait considé-

rament sa majestueuse symétrie; l'angle ou l'arête oriental était enlevé sur une larg. de 19 mètr. et sur une haut. d'env. 48 mètr. Le même jour et les jours suivants, les mêmes accidents se manifestèrent. Au débouché de la gorge du Jorat, les coulées avaient plus de 12 mètr. d'épaisseur sur autant de largeur; dès qu'elles atteignaient la plaine, elles se répandaient en forme de nappes jusque dans le Rhône. Elles entraînaient des blocs énormes, de 97 mètr. cubes de volume. Leur vitesse dépendait de la pente et des inégalités du sol. Elle était quelquefois de celle d'un cheval au galop; les dernières, au nombre de trois, eurent lieu le 9 septembre suivant.

« Ces éboulements n'ont heureusement coûté la vie à personne. Ils ont seulement détruit une vaste forêt de pins, endommagé deux maisons, et recouvert de blocs et de gravier une dizaine de poses de prés et de vergers. »

Il y avait précisément 200 ans qu'un événement tout à fait semblable avait eu lieu, savoir le 4 octobre 1635 et le 12 mai 1636. Plus anciennement, en 563, eut aussi lieu de la même manière la destruction d'*Epaunum*, anc. ville, où, en 517, s'était tenu un grand concile, et dont le nom s'est conservé dans celui d'Eppenasex.

35 m. *Evionnaz*, v. par. cath. de 617 hab. — 20 m. *La Barme*, v. de 83 hab. — 15 m. *Mieville*. — 15 m. *Cascade de la Sallanche ou de Pissevache*, haute de 64 mètr. env. et formée par la Sallanche, qui prend sa source à l'Alpe du même nom, au pied de la Dent-du-Midi. Avant midi, les rayons du soleil l'embellissent de magnifiques iris. Il ne faut pas se contenter de regarder cette cascade depuis la route. Pour la bien voir, tous les voyageurs doivent aller se placer au-dessous, surtout du côté de l'E.

15 m. *Vernay* ou *Vernoya*, ham. près duquel on voit s'ouvrir à g. la gorge étroite et sauvage d'où sort le torrent du Trient, descendu du célèbre passage de la Tête-Noire. On

peut monter sur les rochers qui dominent cette gorge, et, en s'avancant prudemment jusqu'au bord de l'abîme, apercevoir dans le fond le Trient se briser en écumant contre les deux parois sombres et escarpées qui gênent et interceptent son cours.

Chemin pour la Tête-Noire. (V. R. n. 134.)

10 m. *La Verrerie*, ham.

25 m. 2 p. 1/4 de Saint-Maurice. — *Martigny-la-Ville*. — (Hôt. : la *Tour*, très-recommandé; la *Poste*, le *Cygne*, bons.) (En all. *Martinach*.) V. réf. de 903 hab., située à 480 mètr. au-dessus de la mer, près du confluent de la Dranse et du Rhône, et dominée par la tour ruinée de l'ancien château de la Bâtie, que George Supersax détruisit en 1518.

qu'on aperçoit de Genève, offre un superbe point de vue (1 h. 10 m. de Douvaine); sur un monticule séparé de l'arête occidentale de ce coteau, et nommé le Châtelard, on découvrit, au siècle dernier, deux tombeaux des anciens *Allobroges*, dans lesquels avaient été, selon toute probabilité, ensevelis des guerriers fameux par leurs exploits, ou des personnages d'un rang éminent dans le pays. Car chez ces anciens peuples, dit de Saussure, c'était une grande distinction que d'être enseveli sur une éminence élevée et isolée comme celle du Châtelard. Il n'en reste plus aucun vestige aujourd'hui.

30 m. *Massongier*, v. situé au haut d'une colline, d'où l'on découvre une belle et large vallée, le Léman, depuis longtemps invisible, et qui apparaît tout à coup dans sa plus

relle. Comme le trajet entre Saint-Maurice et Martigny occupe trois pages, nous opérerons des coupes. Notre intention étant de voir comment le déplacement est mis en scène, ainsi que comment l'espace alentour est traduit, nous allons souvent laisser de côté les informations plus historiques.

L'espace que compose ce texte est beaucoup plus détaillé que ce que l'on a pu lire chez Martyn. Pourtant, certaines pratiques d'écriture sont très semblables. Relevons spécialement celles qui touchent à la présence de l'auteur en tant que voyageur (voir, par exemple, les commentaires de Joanne sur la meilleure manière de voir la cascade de Pissevache), et ce qui en dépend au niveau textuel: une présentation de l'espace suivant une ligne unique et des moments narratifs. On retrouve ainsi les verbes de mouvements introduits par le pronom «on», et l'espace construit à partir d'un point de vue unique (qui tient cependant ici plus du vecteur que du point), celui de la route parcourue par les diligences. Les distances sont ainsi évoquées non seulement en postes et en durée mais aussi d'un bourg à l'autre, ce qui est une manière de transcrire l'espace encore très proche d'une perception de voyageur, le corps (au travers de la longueur de l'effort et de la fatigue) étant clairement engagé.

Cela posé, remarquons les différences qui émergent de la comparaison avec le texte de Martyn. La présence de l'auteur est plus diffuse, pour commencer. Cet allègement du poids auctorial se marque de manière variée, et surtout par un effort d'organisation aussi bien énonciatif que visuel ou matériel. Une distinction stable dans l'emploi des temps verbaux fait que les déplacements et les descriptions sont toujours au présent, tandis que l'histoire est constamment relatée au passé simple. Cette structure homogène induit une différenciation claire entre l'histoire (qui est associée à une pause dans le voyage) et la géographie, qui peut alors être rapprochée du déplacement dans l'espace. On peut relever ensuite que la succession des

lieux (qui était principalement narrative chez Martyn) est ici de plus en plus mise en scène par des éléments non verbaux, comme la mise en page et des usages différenciés de la typographie, ainsi qu'une homogénéisation du procédé. Chaque nouveau village ou site est en effet présenté sur un mode globalement identique: la durée (en minutes) qui le sépare du village précédent et son nom en italiques. Ce marquage plus visuel que verbal se complète souvent d'une organisation en paragraphes qui implique un retour à la ligne presque à chaque nouveau site.

La description du déplacement par Joanne accentue fortement les localisations et les accès (qui constituent l'une des grandes manières de rendre les voyageurs de plus en plus indépendants), ce qui se marque par un usage des indications spatiales beaucoup plus important que ce que l'on a lu chez Martyn. Celles-ci peuvent prendre essentiellement deux formes, la première, plus immédiate et «corporelle»³⁵, se construit sur les mentions de «droite» et «gauche» (ou «devant» et «derrière» ainsi que «en haut» et «en bas», même si elles ne sont pas employées ici), tandis que la seconde, plus logique et intellectualisée, utilise les points cardinaux. Cette importance accordée à la localisation se lit aussi dans le fait que Joanne use facilement de plusieurs points de référence pour un même lieu; les bains de Lavey sont ainsi présentés par rapport à trois référents spatiaux différents (au pied de la Dent-de-Morcles, sur la rive droite du Rhône et à peu de distance du village de Lavey) et à deux référents temporels (une heure de Bex et 30 minutes de Saint-Maurice). Comme ce système de référencement prend toutefois de la place dans le texte et qu'il revient constamment, on voit aussi s'installer l'usage des abréviations (cette déconstruction³⁷ de la langue), autre élément qui éloigne ce guide d'une présentation absolument narrative de l'espace.

L'espace que construit la description de Joanne n'est plus simplement linéaire. Contrairement à celui de Martyn, il prend en compte les deux rives de la vallée du Rhône, et ne se tient pas à la seule route que parcourt la diligence. D'autres chemins de plaine (souvent à suivre à pied) et des excursions sont aussi présentés, que ce soit dans le cours du texte ou en excursus (l'excursion étant d'ailleurs tout à fait bien représentée par cette dernière forme (typo)graphique). De nombreux hameaux sont ainsi mentionnés, qui, couplés à ces cheminements parallèles ou secondaires, commencent à proposer une image moins linéaire de l'espace, et construisent non plus une ligne (même vectorisée), mais un début de réseau. Les évocations répétées des montagnes qui enserrent cette partie de la vallée du Rhône (la Dent-de-Morcles et les Dents-du-Midi sont plusieurs fois citées) participent à la construction d'un espace de plus en plus complet et cohérent. Le fait que la description sorte même du cadre visuel (la source de la Sallanche, bien qu'invisible, est mentionnée) confirme la forte transformation dans la représentation de l'espace que commencent à opérer les guides modernes, qui, tout en gardant une structuration linéaire du déplacement, présentent peu à peu un espace de plus en plus résillé et autorisant des pratiques viatiques de plus en plus variées.

Le guide Joanne de 1874 (5^e édition)

En 1874, la révolution ferroviaire a eu lieu dans cette partie de la vallée du

³⁵ MARTYN, *Guide du voyageur en Suisse*, 1788, p. 135-136.

³⁶ A défaut de mieux, nous utiliserons ce terme pour évoquer ce qui engage le corps ou en est proche.

Rhône, et c'est désormais la ligne du train que suivent les voyageurs. La route des diligences n'a cependant pas disparu; elle se trouve simplement doublée par une autre voie, qui démultiplie les accès et les moyens de pénétration dans l'espace. Celui-ci est cependant encore appréhendé de manière essentiellement linéaire, la ligne du chemin de fer ayant simplement remplacé celle de la route. Les guides de voyage du XIX^e siècle ont d'ailleurs très vite compris l'intérêt des infrastructures matérielles et techniques pour leurs propos: ils les ont utilisées comme colonnes vertébrales de leur discours et structure de leurs ouvrages.

Est-ce parce qu'Adolphe Joanne est décédé plus tard (1881) que Karl Baedeker (1859)? Est-ce parce que les guides Joanne sont plus conservateurs ou plus attachés à la transmission d'une base culturelle étendue que les guides Baedeker? Toujours est-il que l'on remarque dans les années 1870-1880 une plus grande stabilité dans le discours des guides Joanne que dans celui des Baedeker dont le positionnement auctorial se modifie assez fortement, faisant disparaître peu à peu les jugements par trop personnels et coupant dans le texte pour le concentrer. Le texte du guide Joanne de 1874 est ainsi encore assez proche de celui de 1841, avec, notamment, des jugements personnels encore bien marqués: à part deux édifices religieux, l'hôtel de ville et un vieux château, Saint-Maurice «n'offre [...] aucun

III. 3 – Adolphe JOANNE, *Itinéraire de la Suisse, du Mont-Blanc, de la vallée de Chamonix et des vallées du Piémont*, Paris, 1874, 5^e édition, p. 107, 122-125. (Photos: AEV)

Singière chaude. A en croire la tradition, un prêtre capucin y noya une armée de monstres et de diables qui dévastaient la contrée voisine, et depuis ce moment ses eaux sont devenues noires. On montre sur un rocher le *Pas du Moine*, lieu où le capucin avait frappé du pied le rocher qui en garda la marque.

Le *Kaisereck*, dont l'ascension est surtout recommandée aux botanistes, s'élève au S. E. du lac Domène. Après avoir côtoyé le lac jusqu'à son extrémité inférieure, on tourne à dr., et, passant derrière une gypserie, on monte à la *Riggisalp*, vaste et beau pâturage dominé au S. par le *Kaisereck* et contenant un petit lac profondément encaissé. Arrivé sur l'arête de la montagne, on laisse à g. un autre bassin supérieur, où se trouve

ROUTE 25.

DE GENÈVE A MARTIGNY,

A. PAR LAUSANNE, VEVEY ET BEX.

129 kil. — Chemin de fer. — 2 convois par jour. — Trajet en 5 h. env. — 14 fr. 05 c.; 9 fr. 70 c.; 7 fr. — Billets d'aller et retour et billets de plaisir du samedi au lundi pendant l'été.

N. B. — Dans tout ce trajet, il faut avoir le soin de se placer à dr. pour jouir de la vue.

Nous recommandons surtout aux touristes Vevey, Montreux, le Rigi vaudois, Chillon, Bex, Pissevache, et la gorge du Trient.

61 kil. de Genève à Lausanne (R. 14).

Lausanne et ses environs (R. 15).

³⁷ Ce terme est employé de façon neutre et non derridienne.

³⁸ Adolphe JOANNE, *Itinéraire de la Suisse, du Mont-Blanc, de la vallée de Chamonix et des vallées*

3° Par Fully. — Ce dernier chemin, intéressant surtout pour les botanistes, monte aux chalets de Fully, passe à côté des deux petits lacs de ce nom (plantes rares) et rejoint celui de Lavey près de l'endroit où il pénètre dans la Grand'Vire.

Pour Ollon-Saint-Triphon, Villars, le Chamoissaire, V. ci-dessus; — pour le Val d'Illiez, Monthey, la Dent du Midi, Saint-Maurice, Lavey, Pissevache, le Trient, etc., V. ci-dessous; — pour le col de Cheville et les Diablerets, V. R. 51; — pour Tavayannaz, le col de la Croix et les Ormonds, V. R. 138 et 139.

De Bex à Sion par le col de Cheville et les Diablerets, R. 51; — à Gsteig et à Saanen par le col de la Croix et le Pillon, R. 138 et 139; — à (45 min.) Monthey (V. ci-dessous), par (20 min.) Massonger.

De Bex à Martigny, la voie ferrée, parallèle à la route de terre, se dirige vers le Rhône qu'elle traverse sur un pont en treillis un peu au-dessous du *pont de Saint-Maurice*, pont d'une seule arche de 22 mèt. d'ouverture, construit en 1482, peut-être sur des fondations romaines, formant les limites des C. de Vaud et du Valais, appuyé d'un côté sur la Dent de Morcles, et de l'autre sur la Dent du Midi, dont les bases sont tellement rapprochées, qu'elles laissent à peine un passage au fleuve. Ce pont, que fermait jadis une porte, est défendu par deux petits forts valaisans et vaudois.

Le Rhône franchi, on rejoint la ligue du Bouveret (V. ci-dessous) et on passe dans un tunnel, derrière

114 kil. **Saint-Maurice***, V. de 1666 hab. c., conquise en 1475 par les Hauts-Valaisans sur la Savoie, située, à 435 mèt., sur l'emplacement qu'occupait jadis l'ancienne *Agaunum* ou *Tarnada*, cette ville où les Romains avaient coutume de transpor-

ter leurs morts pour leur donner la sépulture. A en croire une tradition contestée, elle doit son nom actuel à saint Maurice, qui y souffrit le martyre par l'ordre de l'empereur Maxime, l'an 302, pour avoir refusé d'abjurer le christianisme, avec les 6,000 hommes de la légion Thébaïne qu'il commandait.

Les principaux édifices publics de Saint-Maurice, *l'église paroissiale* (inscriptions romaines dans le mur de la tour), le *couvent des Capucins*, *l'hôtel de ville* et un vieux château transformé en fabrique d'acier, n'offrent aucun intérêt, mais on ne doit pas manquer de visiter *l'abbaye*, regardée comme le plus ancien monastère des Alpes, car la fondation en est attribuée à saint Théodore, le premier évêque du Valais qui occupa le siège épiscopal de 351 à 391. Cette abbaye, plusieurs fois pillée et détruite au moyen âge, se releva de ses ruines. Les Augustins s'y établirent en 1188. Leur abbé, crosé et mitré, porte le titre de comte, et relève immédiatement du saint-siège. Il y a quelques années, le pape l'a nommé évêque de Bethléem *in partibus*. L'abbaye possède un collége.

« La construction du premier édifice sacré élevé sur le sol arrosé du sang des martyrs thébains remonte au iv^e s., dit M. Blavignac. Théodore, évêque d'Octodurum, l'avait fondé longtemps avant sa mort, arrivée vers l'an 391. Lorsqu'au commencement du vi^e s., le roi de Bourgogne, Sigismond, accomplit à Saint-Maurice la pénitence qui, autant que ses fautes, a rendu son nom célèbre, il reconstruisit, sur un plan plus vaste, et avec une extrême magnificence, l'église et les bâtiments claustraux; le nouvel édifice, commencé vers l'an 500, fut solennellement consacré en 517. Malheureusement, ces monuments, ravagés par les Lombards, puis brûlés par les Sarrasins, en 940, et plus tard démolis, à l'exception du clocher, n'ont laissé que des fragments employés dans la construction de l'édifice actuel, érigé au xii^e s. Encore ces fragments sont-ils peu nombreux. Le clocher, carré de la base au sommet, se termine par une pyramide octogonale,

construite en maçonnerie, de même que les quatre cônes qui la flanquent. Il n'a aucune valeur monumentale, mais il paraît dater de la fin du ^xe s.

« Le *trésor* de Saint-Maurice renferme, ajoute le même écrivain, un grand nombre d'objets qui intéressent vivement la foi chrétienne et les beaux-arts. On y voit, en effet, une des épines de la sainte couronne, présent de Louis IX, et seul débris existant de la précieuse relique, en l'honneur de laquelle fut bâtie la Sainte-Chapelle de Paris; une partie des ornements sacerdotaux de Félix V, sa mitre, couverte de pierreries, sa crosse en or massif; des reliquaires de toutes les formes et de tous les âges; le *vase de saint Martin*, vase d'agate ou plutôt de sardonix travaillé en camée avec une rare perfection, pièce admirable, dont la pureté de dessin semble annoncer une main grecque, de même que le choix de la scène qui y est représentée, et qui, suivant toute probabilité, figure un épisode de la conquête de Troie; l'*aiguière de Charlemagne*, vase en or fin, décoré d'émaux cloisonnés remarquables et de pierreries en cabochons d'une grosseur peu commune; le *reliquaire de saint Bernard de Menthon*, petit monument en forme de bras, terminé par une main bénissante, exécuté en argent forgé, enrichi d'ornements en paillerie et en vermeil, et contenant un des bras du saint. »

L'histoire de l'abbaye de Saint-Maurice mérite au moins un souvenir. En 888, Rodolphe I^{er}, roi de la Transjurane, y fut couronné roi et enseveli. Quelques siècles auparavant, des événements plus importants s'étaient passés dans l'intérieur de ses murs. En effet, l'an 515, Sigismond, roi de Bourgogne, assassin de son fils Childéric, avait en vain essayé d'apaiser sa conscience en faisant à l'abbaye de Saint-Maurice de telles libéralités, qu'elle comptait cinq cents moines; il suppliait chaque jour le Seigneur de le punir de ses péchés avant sa mort; une armée de Franks envahit ses provinces, et sa prière fut exaucée. Pour échapper à ses ennemis, il se réfugia d'abord dans le couvent qu'il avait si richement doté; mais Clodomir, sans respect pour la sainteté du lieu, l'arracha du pied de l'autel et le transporta à Orléans, où Clotilde, fille de Childéric, et épouse de Clovis, le fit jeter avec sa femme et ses deux enfants au fond d'un puits qui fut ensuite comblé de pierres (526).

En 1863, on a découvert au-dessus du château une grotte appelée la *Grotte aux fées*, profonde d'env. 700 mèt., ornée de stalactites, et dans laquelle une cascade tombe au milieu d'un petit étang (1 fr. pour une carte d'entrée).

Au milieu d'une haute paroi de rochers qui forme la base de la petite Dent du Midi, se trouve l'*ermitage de Notre-Dame de Scex*, élevé de 200 mèt. au-dessus du Rhône. On y arrive par un sentier étroit, taillé dans le roc (à dr. de la route; 1 h. aller et retour). Sa fondation remonte, dit-on, au ^{xvi}e s.

Ascension de la Dent Valerette.

4 h. de montée, 2 h. 30 min. à 3 h. de descente. — Course facile.

On peut, de Saint-Maurice, faire l'ascension de la **Dent Valerette** ou Petite-Dent, qui s'élève entre le Val d'Illiez et la Dent du Midi, dont elle est le premier gradin. Du sommet (2,065 mèt.), la vue s'étend sur le lac de Genève et sur un cercle de hautes montagnes, dont les principales sont la Dent du Midi, la Tour-Sallière, le Buet, le massif du Fer-à-Cheval, les Dents d'Oche, la Dent de Jaman, les Tours d'Ay et de Mayen, les Diables et la Dent de Morcles.

Bains de Lavey.

Une bonne route de voitures, qui remonte la rive dr. du Rhône, conduit aux **bains de Lavey** *, situés à 25 min. env. du pont de Saint-Maurice; elle passe au-dessous du village de *Lavey*, puis, longeant le fleuve, elle vient aboutir à une place entourée de deux hôtels, d'une chapelle, d'un hospice et de la maison des bains. La source qui alimente les bains est à env. 600 mèt. (380 mèt. d'alt.) plus loin dans le lit du Rhône. Un pêcheur l'avait découverte en 1813, mais il n'en révéla pas l'existence. Elle fut découverte de nouveau le 27 février 1831. Comme elle apparte-

nait à l'État, puisqu'elle jaillissait dans les eaux du Rhône, le gouvernement vaudois fit construire au milieu du fleuve un puits vertical, puis creuser le gneiss d'où l'eau chaude jaillissait en cinq filets. Ces filets furent réunis, et bientôt l'eau s'éleva à une hauteur de 13 mèt. dans des conduits de méléze qui la transportèrent sur le rivage.

L'eau de Lavey, thermale, sulfureuse (52° au griffon, 47° à l'établissement : 987 hect. en 24 h.), limpide, à peu près insipide, est une eau sulfatée sodique, avec forte proportion de chlorure de sodium et acide sulfhydrique libre. On l'emploie en boisson, en bains et en douches. Elle agit comme les eaux sulfureuses en général, et, quand on y mêle l'eau mère iodo-bromurée des salines de Bex, elle peut être employée comme succédanée des eaux de Kreuznach, Nauheim, Salins, etc.

Une jolie cascade mérite une visite au bord du Rhône.

De Saint-Maurice à Genève par Monthey, Evian et Thonon, V. ci-dessous, B.

Après avoir dépassé (20 min. à pied de Saint-Maurice) la chapelle des martyrs ou de Verolliaz (fresques grossières), on traverse, dans le Bois-Noir, l'éboulement de la Dent du Midi, qui eut lieu à la suite de fortes pluies au mois d'août 1835. On voit distinctement la place d'où s'est détachée de l'angle E. de la montagne (15 mèt. de largeur sur 48 mèt. de hauteur) l'énorme masse de pierres qui est venue s'étendre par le lit du torrent Saint-Barthélemy dans la plaine du Rhône, en entraînant des torrents de boue. Au débouché de la gorge du Jorat, les coulées, qui se renouvelèrent pendant plusieurs jours, avaient plus de 12 mèt. d'épaisseur sur 12 mèt. env. de largeur; dès qu'elles atteignaient la plaine, elles se répandaient en forme de nappe jusque dans le Rhône, entraînant des blocs énormes, dont quelques-uns mesuraient près de

100 mèt. cubes. Leur vitesse dépendait de la pente et des inégalités du sol. Elle égalait quelquefois celle d'un cheval au galop. Ces éboulements n'ont heureusement coûté la vie à personne. Il y avait précisément deux cents ans qu'un événement tout à fait semblable avait eu lieu. Plus anciennement, en 563, *Epaunum*, v. dont le nom s'est conservé dans celui d'Epinacey, avait été détruit de la même manière.

119 kil. *Évionnaz*, 659 hab. c.; 4 kil. plus loin, au-delà des hameaux de la *Barma* et de *Miéville*, on aperçoit, au fond de la vallée, la cime du Vêlan et à dr. la *cascade de la Sal-lanche* ou de *Pissevache*, haute de 64 mèt. env. et formée par la Sal-lanche, qui prend sa source à l'Alpe du même nom, au pied de la Dent du Midi. Avant midi, les rayons du soleil l'embellissent de magnifiques iris. On paye 50 c. pour monter au haut du rocher par un bon chemin garni d'une balustrade et 1 fr. pour pénétrer dans le tunnel creusé derrière la cascade et d'où l'on voit tomber l'eau devant soi. — *N. B.* Ces travaux ont beaucoup gâté la cascade.

126 kil. **Vernayaz***, hameau où descendent les touristes qui veulent visiter (sans y revenir de Martigny) la cascade de Pissevache (30 min.) et la gorge du Trient (15 min.).

Le **Trient**, qui descend du glacier de ce nom, traverse avant de se jeter dans le Rhône une admirable gorge creusée par les eaux, et resserrée dans sa partie inférieure entre deux parois à pic très-rapprochées l'une de l'autre. On y a construit un chemin latéral attaché à l'une ou à l'autre des deux parois et grâce auquel on peut visiter sans danger, moyennant 1 fr. par personne, la **gorge du Trient**, comparable en petit à la célèbre gorge de Pfäfers (R. 211). 10 min. suffisent pour aller à l'extrémité de ce pont suspendu sur l'abîme, jusqu'à une belle cascade qui ferme le passage. (Excursion recommandée; illu-

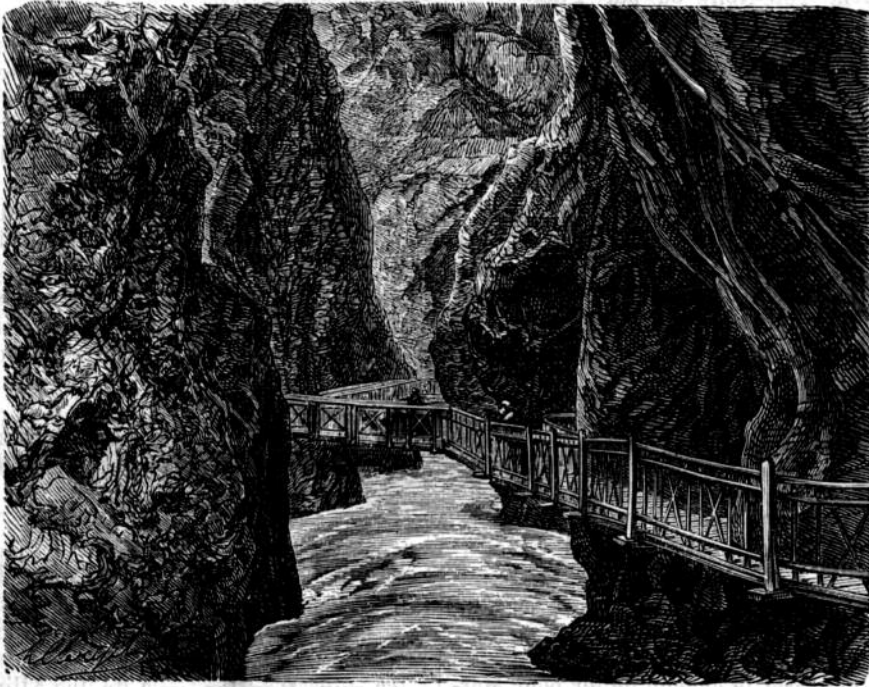
mination curieuse le samedi soir, 1 fr. 50 c.)

De Vernayaz à Chamonix par Salvan, route très-pittoresque et recommandée (V. R. 43).

On franchit la Dranse et l'on dépasse Martigny avant de s'arrêter dans la gare, trop éloignée (omnibus 50 c.), de

129 kil. **Martigny la Ville***, V. de

1,400 hab. c., l'*Octodurum* des Romains, à 480 mèt., près du confluent de la Dranse et du Rhône, au-dessous de la tour ruinée du château de *la Bâtie*. Ce château, construit par Pierre de Savoie, en 1260, fut détruit par Georges Supersax, en 1518. On y découvre (15 min. du pont) une belle vue sur la vallée du Rhône, le Sanetsch et la Gemmi, à g., sur Pierre-à-voir et la Forclaz, à dr. En



Gorge du Trient. — D'après une photographie de M. Braun.

face, sur la rive dr. du Rhône, est le village de *Fully*, riche en plantes rares, mais peuplé de crétins. On remarque sur une maison de Martigny le niveau de l'inondation de la Dranse en 1818 (V. R. 58). L'église possède des orgues de M. Merklin.

L'ascension, très-recommandée, de **Pierre-à-voir**, demande env. 5 h. à 5 h. 30 min. pour monter, et 3 h. pour descendre. On peut aller à mulet jusqu'au point culminant (un mulet coûte 9 fr. et le guide 8 fr.). Le chemin est presque partout om-

bragé. Du sommet (2,476[mèt.]), à 15 min. duquel un restaurant a été établi, on découvre une vue magnifique sur toute la chaîne des Alpes Valaisanes, du Mont-Blanc au Cervin, et sur celle des Alpes bernoises, de la Dent de Morcles à la Jungfrau, sur les vallées du Rhône, d'Entremont, de Bagnes, le glacier de Gétroz, etc. On n'aperçoit le lac de Genève qu'en montant. Du restaurant on descend à Saxon en 3 h. à pied et en 20 min. en traîneau (3 fr.; 5 fr. pour deux personnes).

On peut faire aussi de Martigny l'ascension du **Grand-Chavalard** (2,907 mèt.), montagne appelée aussi *Grandes-Fenêtres*

intérêt»³⁸.

Les changements principaux ont cependant affaire avec la représentation de l'espace, l'accessibilité des lieux et la maniabilité de l'ouvrage.

L'espace décrit n'est pas très différent de ce que l'on a vu 33 ans plus tôt. Les lieux cités sont globalement identiques, même si l'on remarque certaines modifications. La première a trait à une meilleure hiérarchisation des endroits importants et secondaires. On note ainsi la disparition de certaines précisions concernant de très petits villages (Barma et Miéville), voire l'effacement de certains lieux (La Verrerie), ainsi que, à l'inverse, la mise en valeur de butts particuliers, comme c'est clairement le cas pour l'ascension à la dent de Valerette et les bains de Lavey, qui font l'un et l'autre l'objet d'un paragraphe entier. On relève aussi que certaines excursions en montagne, très longues ou difficiles comme celles à la Dent de Morcles ou à la Dent du Midi, ne sont plus mentionnées. Malgré ces effacements, le texte qui décrit l'espace et les déplacements est plus long. Cela tient essentiellement à deux choses: d'une part la prise en compte des aménagements touristiques faits sur les lieux (ouverture de nouvelles attractions, comme la Grotte aux Fées, création d'accès neufs, tel le passage suspendu dans les gorges du Trient, indication des prix d'entrée); mais aussi à une description de plus en plus précise du cheminement suivi. L'évocation physique de la ligne de chemin de fer, ici parallèle à la route de terre, là passant le Rhône sur un pont en treillis, ailleurs arrivant par derrière ou trop loin du centre, occupe de plus en plus de place. Rappelons que les guides du XIX^e siècle prêtent dans l'ensemble beaucoup d'attention aux ouvrages d'art et à la technique; une ligne de chemin de fer est précisément un sujet qui rassemble ces intérêts. De là peut-être l'accent mis sur cette question et la place qui lui est consacrée, alors que l'on est déjà dans une période de concentration du discours.

La mise en forme du texte dans le guide participe directement à une représentation de l'espace plus aisée et logique, mais aussi moins «sensible», où le corps est moins fortement engagé. On se souvient qu'en 1841 et contrairement à 1788, des endroits invisibles étaient évoqués, ce qui permettait de commencer à considérer l'espace non plus seulement comme une ligne, mais comme ayant une certaine profondeur. Des routes plus nombreuses, à parcourir de manière différenciée (en voiture, à pied, etc.), étaient aussi mentionnées, faisant peu à peu glisser la représentation de l'espace d'une ligne à un réseau. Ce mouvement se perpétue et se trouve confirmé dans l'édition de 1874, notamment par l'usage de la typographie. On peut ainsi relever l'emploi des caractères gras pour les noms de lieux, qui se substituent partiellement aux italiques moins visibles de l'édition de 1841. On voit aussi que les visites proposées passent par de plus nombreux filtres: des choix sont faits qui sélectionnent certains butts et en éliminent d'autres. En lisant les tout petits caractères qui indiquent les autres routes possibles à partir de l'endroit où l'on se trouve (rejoindre la rive sud du lac Léman, ou Chamonix par Salvan), on se rend compte que la présentation plus claire de la circulation dans le monde se double d'une présentation plus claire de la circulation interne au guide. Les renvois à une autre route et à d'autres pages semblent donc se faire de concert, et l'amélioration qui touche l'un affecte visiblement l'autre.

Remarquons enfin une évolution dans la perception et la représentation de l'espace: le fait que les indications de distance ne se font plus ni en heures ni en lieues. Le long de la voie de chemin de fer, en effet, ce ne sont plus des durées ou des lieues qui sont indiquées, mais des kilomètres, ce qui éloigne d'une perception «corporelle» du monde et du temps du déplacement, pour faire entrer dans une appréhension mesurée, métrique de l'espace. Ce changement ne s'est cependant

pas fait d'un coup, mais a semble-t-il eu lieu de manière échelonnée et surtout différenciée. La lecture de l'édition précédente du même guide (1865) donne quelques indications sur cette transformation. Est-ce une surprise? On voit cohabiter les différentes manières de mesurer les distances alors en usage: kilomètres, durée, lieues et postes, et l'on peut même déterminer des emplois spécifiques. Les kilomètres ne sont en effet utilisés que pour les trajets en train, les lieues et les durées pour les trajets sur routes (donc souvent en véhicule), les postes ne sont données que pour les parcours des diligences postales, tandis que les cheminement à pied (excursions en montagne) ne sont indiqués qu'en heures et minutes. Les lieues et le temps, ces anciennes mesures qui engagent plus fortement le corps³⁹ sont donc encore bien présentes, mais sur des trajets particuliers, ceux qui sont effectués par les moyens de transport traditionnels, où le corps est aussi plus investi qu'avec les moyens plus modernes, qui introduisent le confort en plus de la vitesse. Les kilomètres (dont on constate un usage réservé aux lignes de chemin de fer) vont ainsi de pair avec la modernité, la technique et une conception de l'espace de plus en plus métrique et déconnectée du corps. Quand viendra le temps de l'automobile, ils se seront visiblement suffisamment imposés pour que l'on ne revienne pas aux anciennes mesures.

Le plus marquant de ce guide de 1874 est sans conteste l'importance de son adaptation au tourisme, à ses pratiques (attractions, prix, temps limité) et à ses besoins (description des accès). Une grande partie de l'effort de conception a en effet été porté à rendre les déplacements dans une région inconnue de plus en plus rapides et faciles (on a remarqué que le texte, très précis et parfois redondant, faisait un grand usage des points de repères – soit géographiques, soit par rapport au positionnement du voyageur: à droite, devant, au fond...). Quant à l'espace, des mentions absentes de l'édition de 1841 mais qui participent à une meilleure description des lieux soulignent que la présentation d'un espace de plus en plus cohérent, profond et résillé est toujours à l'œuvre, le guide tenant compte non seulement de ce qui est vu, mais aussi, quand cela est utile, de l'invisible et du caché (on se souvient du panorama promis si l'on fait l'ascension de la dent de Valerette, avec le nom des montagnes visibles d'en haut). A l'intérieur du guide, les nombreux renvois et incises typographiques (indiquant une excursion en montagne ou la possibilité de suivre une autre route) sont des indices que les emplois des guides de voyage continuent à être réfléchis et adaptés aux besoins des voyageurs. La mise en réseau de l'espace physique trouve ainsi un écho dans la mise en réseau des différentes parties du guide, dans des correspondances qui ne sont pas ferroviaires, mais d'usage et de pratique de lecture ainsi que de consultation d'un objet qui se propose essentiellement de décrire un certain nombre d'accès au monde.

Le guide Joanne de 1908

Typique de la Belle Epoque, ce guide atteste de pratiques touristiques désormais bien rodées et d'une mise en forme de l'objet guide qui s'est débarrassée de presque toutes les scories qui pouvaient encore le rattacher à l'antique veine des récits de voyage et des récits-guides. Deux éléments principaux en témoignent: le degré de déconstruction de la langue et l'importance de la mise en page et des jeux typographiques, qui proposent jusqu'à trois niveaux de lecture s'emboîtant les uns dans les autres tels des poupées gigognes. Cette lecture très stratifiée aurait pu devenir incompréhensible; elle est pourtant rendue possible par le large recours aux variations et à la hiérarchisation visuelle que permet la typographie, qui sou-

ligne presque à lui seul le degré d'achèvement de cette composition qu'est devenu le guide de voyage.

En tant que lecteur toutefois, on pourrait remettre en cause cette belle mécanique, qui, bien qu'utile et efficace pour le voyageur, perd ici une bonne partie de son attrait. Tout étant en effet orienté vers les informations pratiques (les accès, les heures, les kilomètres, les prix d'entrée, les noms d'hôtels, etc.) et l'efficacité d'une formulation qui doit occuper le moins de place possible, la grande perdante de cette économie est finalement la langue, le français en tant que tel. La narration a en effet disparu, avec ses phrases normalement construites comprenant un sujet, un verbe conjugué et des compléments: les verbes sont à l'infinitif, les mots souvent abrégés, les phrases, très courtes, sont facilement séparées par des tirets horizontaux, les paragraphes, brefs, sont truffés de chiffres (kilomètres, altitude, nombre d'habitants, prix...), les excursions sont numérotées. Les déplacements eux-mêmes ne sont plus racontés ou décrits, mais se retrouvent pris en charge par la simple succession géographique et une mise en scène typographique qui fait alterner de longs tirets et les noms de lieux en gras ou en italiques. Ce que l'on ne permet plus à la langue de faire (en lui refusant la place qu'il faut pour dire), on le

III. 4 – Paul JOANNE, *Suisse*, Paris, 1908, éd. non précisée, p. 58-59.

(Photos: AEV)

48 k. Bex (R. 17). — A dr., le Val d'Illiez. — On franchit l'Avançon, puis le Rhône sur un viaduc en treillis. — A dr., ligne d'Evian. — Long tunnel sous les rochers de Saint-Maurice.

51 k. 5. Saint-Maurice (®; hôt. : *Simplon et Terminus; des Alpes*), V. de 1,700 hab., à 417 m., au pied des rochers à pic de l'Ermitage, sur la rive g. du Rhône qui franchit en aval un pittoresque étranglement rocheux (sur la rive g., vieux *château* de Saint-Maurice; pont du xv^e s., arche unique de 22 m.). L'*Abbaye* (recommandée aux archéol.; 1 fr. au profit des fouilles), auj. occupée par les Augustins, a été fondée par St Théodore (évêque du Valais, 351-391) sur le tombeau de St Maurice, martyrisé en ce lieu, vers 302, avec ses compagnons de la Légion Thébaine. Des éboulements de falaise ont détruit plusieurs églises successives dont des fouilles récentes ont remis au jour les substructions, avec de nombreuses antiquités romaines, mérovingiennes et carolingiennes. De l'époque romane, il reste un beau *clocher* du x^e s. L'*église* actuelle, remaniée sans goût et décorée au xix^e s. de peintures à l'italienne, offre des piliers antiques et des *stalles* richement sculptées. Le **Trésor** est un des plus précieux de la chrétienté :

Vase en sardonix romain, transformé en reliquaire à l'époque mérovingienne; — aiguière en or de Charlemagne; — coupe dite de Charlemagne (en réalité du xiii^e s.); — coffret mérovingien avec camées et intailles antiques; — coffret à cabochons du viii^e s.; — buste de St Candide, en argent repoussé, fin du x^e s.; — coupe sarrazine, xii^e s.; — 2 grandes chasses en argent, du xii^e s.; — Ste Epine dans une monstrance du xiii^e s.; — crosse émaillée du xiii^e s.; — 2 bras-reliquaires du xiii^e et du xv^e s.; — buste de St Victor, argent doré, du xv^e s.; — statue équestre de St Maurice, en argent, xvi^e s., etc.

[1° **Ermitage de Notre-Dame du Sex** (45 min. all. et ret.). — Prendre à la sortie de la gare, à g. de la place; sentier taillé dans le rocher. — De ce lieu de pèlerinage, fondé au vi^e s., actuellement inhabité, beau point de vue.

2° **Grotte aux Fées** (10 min. au-dessus du vieux château; 1 h. all. et ret. avec la visite; 1 fr. 20 par pers.; guide et buffet à l'entrée), étroite galerie longue de 500 m. qui aboutit à un petit lac avec cascade qu'on illumine.

3° Lavey-les-Bains (2 k. 2, 30 min.) à pied, par l'avenue qui commence en face la gare, derrière l'hôt. du Simplon; omn. aux trains principaux, 75 c.). — L'établissement des Bains de Lavey (ch. 2 à 8 fr.; pens. 5 à 7 fr., sans la ch.; bon et bien tenu) est situé à 420 m., au pied des rochers qui portent les forts de Dailly. — Source d'eau sulfatée sodique (48°) utilisée en boisson et en bains; on y ajoute parfois l'eau mère des salines de Bex.

[[PROMENADES ET EXCURSIONS : — (10 min.) la source, par les bords du Rhône; — (25 min.) Lavey-Village (pens. Cheseaux, 4 fr.) et de là par la tour de Duin à Bex en 1 h., ou à Saint-Maurice en 20 min.; — (25 min.) Eslex par la cascade de Pissechèvre; — (2 h. 30 par la route; voit. 15 fr.; 1 h. 45 à pied par pittoresques sentiers et Tientzau, beau point de vue) **Morcles** (1,162 m.; pens. : Cheseaux, 4 à 6 fr.; du Chamois), modeste station d'été dont les chalets sont étagés sur les pentes de la Croix de Javernaz (2,106 m.; recommandé; très belle vue); de Morcles on montera soit (2 h. 45) directement, soit (3 h. 30) par les chalets de l'Haut (d'où l'on peut faire en 4 h. l'ascens. recommandée de la Dent de Morcles, p. 77), la caserne de la Rièrdaz, une route militaire et un couloir; descente en 1 h. 30 sur Morcles par la Rosseline; — (2 h.) Veyrossaz (pens. Dent du Midi, 5 fr.), charmante station d'été, à 815 m., d'où l'on peut monter : en 1 h. aux Giètes (1,100 m.; chalets à louer) et en 3 h. à la Petite-Dent (2,065 m.; très facile; recommandé; très belle vue; flore intéressante); en 4 h. à la Dent de Valère (2,271 m.; vue plus sauvage; V. p. 78); en 2 h. 30 au Signal de Saint-Tannaire (1,870 m.; très facile; recommandé), par Vérollez et les très pittoresques chemin et village de (2 h. 30) Mex (1,146 m.).

donne à la mise en page et à la présentation typographique, ainsi qu'à de petits symboles (locomotive pour trajets en train, roue de voiture pour les endroits inaccessibles autrement, pictogramme représentant une voiture pour signifier la présence d'un «autogarage», et ancien appareil de photo à soufflet pour indiquer une chambre noire...). Ce texte devient dès lors presque illisible.

Entre les indications historiques, les informations pratiques et les mises en scène typographiques, comment l'espace est-il traduit? A quels besoins viatiques sa mise en forme répond-elle? Aux lignes citées ci-dessus, on constate d'abord que, s'il reste peu de pouvoir à la langue, la description géographique est, par contre, bien présente. Elle s'articule essentiellement sur deux axes: la description d'un trajet linéaire et l'évocation de possibilités de parcours secondaires ou latéraux. Pour la première, on se trouve devant une description très semblable à ce que l'on connaît: construite sur la colonne vertébrale que représente la ligne de train (la «Route 12. — DE LAUSANNE À MARTIGNY» est la fameuse «LIGNE DU SIMPLON»⁴⁰), elle présente l'espace visible de part et d'autre de la voie ferrée, de manière très linéaire. La description des parcours secondaires, des possibles raccordements à d'autres trajets (donc souvent d'autres routes dans le guide), et des excursions est cependant, elle, assez différente.

Elle prend d'abord une importance de plus en plus marquée, tant en volume dans les pages du guide qu'en nombre de propositions. Alors que le guide de 1874 ne proposait que deux grandes excursions et quelques cheminements secondaires parallèles à la ligne de chemin de fer, on se trouve ici devant une démultiplication de ces occurrences. Les promenades et excursions énumérées depuis Lavey et citées plus haut en sont un exemple: on compte près de sept promenades possibles par différents chemins, dans des endroits que l'on ne voit pas forcément depuis la plaine. L'espace ici se ramifie, s'approfondit, part dans le petit et le peu connu du

³⁹ La lieue est en effet la distance que peut parcourir un marcheur en une heure.

réseau des chemins et sentiers. La présentation de ce paragraphe enserré dans des doubles crochets est d'ailleurs une autre manière d'évoquer la profondeur et la ramification. Le guide Joanne de 1908 présente en effet généralement les excursions réalisables à partir d'un lieu entre crochets simples. Mais, Lavey faisant partie des excursions possibles à partir de Saint-Maurice, les excursions possibles à partir de Lavey sont une sorte d'emboîtement, de procédé qui tient des poupées russes, Saint-Maurice étant un accès pour Lavey et Lavey étant un accès pour ailleurs encore.

Peut-on dire que cette manière de présenter l'espace qui prend en compte ce qui n'est pas perceptible par le voyageur, qui lui propose de ne pas s'arrêter au visible, mais d'imaginer ce qu'il y a derrière la crête de cette montagne, derrière cette épaule rocheuse ou forestière, qui ne tient pas compte de l'horizon de la perception humaine, corporelle, pour décrire le caché et appeler à visiter des vallons à l'écart et des gorges encaissées (avec l'attrayante mention: «très recommandé»), peut-on dire que cette manière de présenter l'espace est cartographique? Probablement et même certainement. Qu'est-ce qui distingue, en effet, une carte d'un paysage ou de toute représentation d'un espace visible? C'est essentiellement une question de point de vue, le paysage étant généralement construit selon le «paradigme perspectiviste classique, où le tout d'un espace est donné à partir d'un point»⁴¹, tandis que la représentation cartographique offre la vision zénithale d'un espace codifié, symbolisé, qui donne à connaître plus que le visible. De nombreux théoriciens de la cartographie ou des pratiques de l'espace⁴² ont déjà souligné cette fonction de médiation des cartes géographiques, qui permettent une appréhension du monde hors de la réalité physique pour mieux en prendre connaissance, en nommer les parties et en connaître les formes de manière théorique, sans être pris dans les entrelacs de ses tours et détours⁴³. En cela, la présentation de l'espace dans le guide Joanne de 1908 paraît tout à fait cartographique, elle qui dépasse les limites de la vision et propose un espace de plus en plus ramifié, profond et résillé.

Le parcours que l'on vient d'effectuer n'a porté que sur quelques kilomètres carrés dans la vallée du Rhône et que sur quatre guides s'étagant entre la fin du XVIII^e et le début du XX^e siècle. Toute partielle qu'est cette lecture, elle a montré l'intérêt de ce questionnement et probablement les grandes lignes de l'évolution dans la perception et la représentation de l'espace que l'on peut déceler dans les guides de voyage de l'époque. Il faut le souligner, les guides sont des écrits tout à fait singuliers qui entretiennent avec l'espace des liens particuliers. A leur amont, on trouve en effet une première perception de l'espace, celle qu'éprouve le voyageur qui deviendra auteur. Et à leur aval, de nombreuses autres perceptions non

⁴⁰ JOANNE, *Suisse*, 1908, p. 56.

⁴¹ DESPORTES, *Paysages en mouvement*, p. 83.

⁴² Voir entre autres JACOB, *L'empire des cartes*, LACOSTE, *Paysages politiques*, et Michel DE CERTEAU, «Récits d'espace», dans *L'invention du quotidien, 1. les arts de faire*, Paris, 1990 [1980], p. 170-191.

⁴³ «Là où l'espace réel est un assemblage de paysages aux infinies différences [...], la carte introduit le générique, les constantes catégorielles. L'inventaire des différences est devenu classement selon des catégories homogènes: les terres, les chemins, etc. Elle n'est pas une image mimétique mais une image analogique, le produit d'une abstraction, qui adapte la réalité aux schèmes esthétiques et intellectuels d'une époque et d'une société, à la gamme des procédés graphiques en usage. La carte, dès son émergence, reflète un trait constitutif de l'activité scientifique: connaître, c'est s'approprier, se représenter, se donner à soi-même à voir. Processus spéculaire, où le dispositif graphique témoigne de la violence symbolique inhérente à tout modèle, de la transformation de l'espace réel en figure régie par les lois de la raison et de l'abstraction, de la prise de posses-

encore réalisées, mais réalisables, sont postulées, tout comme sont aussi postulés de nombreux besoins auxquels les guides tâchent de répondre. S'ils n'ont que peu de prise sur la manière dont ces expériences de l'espace vont être vécues (cela n'est d'ailleurs plus de leur ressort, mais de celui des voyageurs), les guides n'en remplissent pas moins leur rôle de médiateurs ou, pour utiliser les mots de Jacques Dewitte, d'orienteurs. Car, si on peut les considérer comme des traits d'union entre un savoir et des pratiques (donc des expériences), entre un voyageur premier et des voyageurs possibles, ce sont surtout des liens avec le monde. Cet état de médiateurs du réel est assurément source de contraintes que n'ont pas les autres textes littéraires, mais il octroie aussi aux guides toute leur spécificité.

Quelques thèmes liés à la description de l'espace

On l'a dit, une description complète des espaces physiques que l'on traverse en voyage est chose impossible, toute description étant nécessairement le résultat d'une sélection par l'auteur-voyageur. C'est donc un inventaire incomplet du monde que présentent récits et guides de voyage (même si certains textes proposent un espace plus large que d'autres). Les critiques de la littérature pratique du voyage ont fréquemment réfléchi à ce qui est sélectionné et à ce qui est tu, s'efforçant de comprendre les raisons sous-jacentes à une mise en évidence ou à un aveuglement. Pour ce qui concerne cet article, on a fait un autre choix: non pas celui de s'intéresser à ce qui est dit de l'histoire de telle ville ou de telle région, mais celui de s'attacher à la manière dont les choses étaient présentées. Ces lectures transversales ont d'ailleurs montré que, même au sein de ce genre littéraire, il n'y a pas de stabilité. Il n'y a en effet que des réalisations dépendantes de leur époque et transmettant une image du monde parmi d'autres.

Trois thèmes paraissent particulièrement intéressants à traiter pour poursuivre cette réflexion sur la transcription d'un espace par un texte. Ils se présentent sous forme de couple: le déplacement et la pause, le visible et le caché, le morcelé et le composé.

*Entre déplacement et pause(s)*⁴⁴

La lecture des extraits de guides proposés a montré non seulement l'importance mais aussi les différences engendrées par une présentation linéaire ou résillée de l'espace. Si la présentation linéaire d'un trajet est la plus aisée à construire et (car?) la plus proche de l'expérience du voyageur, on a vu que la présentation en réseau découle d'une conception beaucoup plus intellectualisée de l'espace, et filtrée par une représentation cartographique du monde physique. Aucune cependant n'échappe, pour reprendre les mots de Claude Reichler, à une

propriété importante de la marche et du chemin: la marche consiste en général à se rendre quelque part, elle a un but; le chemin *va dans un sens*. Il est un vecteur orienté, qui met en rapport des moyens et des fins, qui réunit un point de départ à un point d'arrivée. On pourrait donner de très nombreux exemples de cette propriété directionnelle du chemin: elle est la plus fréquemment mise en œuvre, elle constitue en somme l'*habitus de l'être en chemin*.⁴⁵

sion conquérante de la réalité à travers son simulacre.» JACOB, *L'empire des cartes*, p. 43-44.

⁴⁴ C'est volontairement que l'on ne reprend pas ici les notions d'étape et d'intervalle développées précédemment, les pauses pouvant être beaucoup plus brèves (un simple arrêt à un point de vue, par exemple) que ce que sous-entend le terme d'étape.

Qu'elle soit conçue comme un réseau (dont chaque partie est orientée, puisqu'elles prennent ici la qualité des cheminements qui les constituent) ou construite le long d'une route, une description de voyage est faite d'une suite de déplacements et de pauses, qui appellent plusieurs notions connexes. En plus de celles, évidentes, du mouvement de la vitesse (dont Marc Desportes a montré l'influence directe sur la perception des espaces traversés⁴⁶), Daniel Nordman a thématisé ces deux temps du voyage en associant la géographie au déplacement et l'histoire à la pause:

Avec les guides, l'itinéraire du touriste, brusquement, se fractionne, alors qu'il était continu. À chacun de ces instants prend place le passé. Dans l'espace, la visite s'interrompt, ou plutôt se condense en un point exigu, où affluent, en longues parenthèses isolées, les marques de l'autrefois.⁴⁷

Les écrits de voyage ne peuvent ainsi échapper à une construction ayant pour soubassement un réseau de tensions où se confrontent successivement ligne et espace plus profond, déplacements et arrêts, géographie et histoire, description et narration, et, plus largement, texte et image, mise en page et organisation de l'ouvrage. Leur forme et leur discours doivent donc composer une sorte d'improbable ligne de crête. Si l'histoire fait souvent l'objet des moments narratifs, la géographie est le plus souvent traitée de manière descriptive. Claude Reichler évoque ainsi ce qu'il nomme une «grammaire» de la description spatiale:

Une grammaire qui présente successivement ces objets en les spatialisant dans le processus de la marche: devant, derrière, en haut, en bas, de côté – tous les repères sont indiqués, mais aussi les mouvements, les couleurs, les émotions.⁴⁸

On nous objectera peut-être que ces commentaires sont surtout valables pour les guides ayant adopté une présentation linéaire de l'espace et que ceux qui ont choisi une autre structure (l'ordre alphabétique, par exemple) ne répondent pas aux mêmes critères. Cela n'est en fait qu'une question de dosage. Les guides qui ont opté pour une présentation par ordre alphabétique ont en effet plus de narrations historiques à un endroit précis et moins de cheminements à décrire; mais on en trouve quand même régulièrement: il faut bien qu'ils relient entre eux les lieux dont ils racontent l'histoire.

Entre visible et caché

Pour décrire un espace, les guides ont aussi affaire avec un couple en tension que l'on a rencontré dans les études de cas lors de la discussion autour des restitutions «corporelles» ou cartographiques de l'espace. Ce couple oppose le visible et le caché. Quand les guides décrivent un espace essentiellement à partir de l'expérience d'un voyageur (-auteur), celui-ci se limite en général au visible; alors que, quand ils se déportent du côté de la description des parties cachées de l'espace parcouru, ils se basent moins sur une perception humaine que sur une représentation cartographique. La carte joue ici le rôle de contrepoint à l'espace perçu, aux paysages traversés. En réfléchissant à la notion d'horizon (cet élément absent des cartes), Michel Collot oppose la carte au paysage, en considérant aussi cet entre-deux visuel et représentatif qu'est un panorama:

⁴⁵ REICHLER, «Le marcheur romantique», p. 37. Souligné dans le texte.

⁴⁶ DESPORTES, *Paysages en mouvement*.

⁴⁷ DANIEL NORDMAN, «Les Guides-Joanne. Ancêtres des Guides Bleus», in *Les lieux de mémoire, II La nation*, Pierre Nora dir., Paris, 1986, p. 1063.

⁴⁸ REICHLER, «Le marcheur romantique», p. 35-36.

Ce jeu d'écrans constitue l'*horizon interne* du paysage, et le distingue radicalement d'un espace objectivé et désincarné comme celui de la carte; celle-ci en effet, «représente une portion d'espace dans sa totalité, alors qu'un *paysage se caractérise nécessairement par des espaces qui ne sont pas visibles*, d'un certain point de vue»⁴⁹.

Parce qu'en lui l'invisible s'adjoit au visible, le paysage est *horizon*, et non *panorama*: il ne donne *pas tout* à voir. [...] En substituant une perspective aérienne à la perspective horizontale, j'accède à la vision des parties cachées, je me délivre de l'horizon, mais c'est au prix d'un écrasement du relief et d'une neutralisation des distances: tout s'égale en une perception plate et simultanée. Je suis sorti du paysage que je contemple d'en haut et de l'extérieur. Le panorama est un espace *vu* dans sa totalité, mais il n'est plus, à la différence du paysage, *habité* ni *vécu*.⁵⁰

Comme le passage du visible au caché (d'une représentation uniquement visuelle de l'espace parcouru, mais encore très partielle, à une image de plus en plus complète, qui va finir par sortir largement du visible pour évoquer de nombreuses zones masquées) est précisément le mouvement que l'on a pu constater lors de la lecture de guides s'étageant entre 1788 et 1908, ce thème semble loin d'être anecdotique. Il fait certainement partie des grandes questions que l'on peut se poser autour de la description de l'espace. On voit d'ailleurs qu'il touche bien plus que le discours, mais aussi les représentations graphiques et cartographiques. Dans son sillage, on peut aussi mener une réflexion sur la place accordée à la transmission de la connaissance, et, spécialement, à ce qui est dit et ce qui est tu. Mais c'est une autre manière d'aborder le discours des guides de voyage.

Entre morcelé et composé

Le dernier couple antinomique que notre lecture des guides a fait ressortir est celui du morcellement et de la recomposition. Décrire un espace physique quand on suppose le lecteur-voyageur en mouvement est non seulement un exercice difficile, mais aussi très paradoxal. Car la description, de par la quantité de connaissances qu'elle apporte sur certains lieux et pas sur d'autres, de par le temps aussi que prend sa lecture, est finalement un agent de morcellement. Est-il ainsi possible de décrire les étapes d'un voyage sans les isoler les unes des autres, sans fragmenter profondément l'espace au lieu de le construire? Probablement pas. Probablement faut-il accepter de passer par ce temps de fractionnement, avant de se lancer dans une recomposition. La ligne et la géographie du voyage seront le ciment qui joindra les pierres que sont les arrêts, les anecdotes et l'histoire des lieux. Contrairement aux monographies sur une ville ou un espace précis, qui, tout en donnant une image détaillée, isolent, les guides ont donc à construire un discours moins approfondi, mais qui relie entre eux les points forts d'un espace, qui créent des routes, des buts et des liens. Michel de Certeau a réfléchi à cette dialectique qui oppose le mouvement et la composition à l'arrêt et au savoir:

La description oscille entre les termes d'une alternative: ou bien *voir* (c'est la connaissance d'un ordre des lieux), ou bien *aller* (ce sont des actions spatialisantes). [...] La

⁴⁹ Michel Collot cite ici Yves LACOSTE, «À quoi sert le paysage?», dans *Hérodote*, 7 (1977).

⁵⁰ Michel COLLOT, *L'Horizon fabuleux*, Paris, 1988, p. 15-16. Souligné dans le texte.

question concerne finalement [...] la relation entre l'itinéraire (une série discursive d'opérations) et la carte (une mise à plat totalisant des observations), c'est-à-dire entre deux langages symboliques et anthropologiques de l'espace. Deux pôles de l'expérience.⁵¹

La clé qui permet de comprendre la mosaïque contradictoire que sont les guides de voyage est peut-être là, dans le constat que la description d'un trajet et la diffusion d'un savoir sont deux actions discursives distinctes, qui renvoient à des expériences de l'espace différentes elles aussi. Le problème de la littérature de voyage est qu'elle ne peut faire l'économie ni des uns, ni des autres.

Pour une histoire culturelle des pratiques de l'espace

Il existe une histoire culturelle de la perception et des pratiques de l'espace que l'on peut retracer dans les textes qui y prêtent attention. Nombre d'études qui se sont intéressées au mouvement, à la vitesse, aux différents moyens de transport et conditions de roulage, au regard, aux schémas esthétiques, à la peinture de paysage ou à la littérature de voyage l'ont effleurée, traçant ici ou là esquisses et fragments. Une recherche complète manque cependant encore à notre connaissance. Le parcours que l'on a réalisé dans les représentations spatiales de quatre guides de voyage choisis peut apporter sa pierre à cette histoire en constitution.

Cette lecture semble en effet confirmer notre hypothèse: il paraît bien y avoir, dans le courant du XIX^e siècle, une dés-incarnation ou un retrait progressif du corps dans l'appréhension de l'espace dans la littérature pratique du voyage, qui a lieu, dans les guides consacrés à la Suisse, parallèlement à la constitution d'une cartographie de plus en plus abondante, sûre et variée. Que cela soit du côté de la présence du voyageur et de ses perceptions dans son texte, de la manière de considérer les distances (en fatigue, en temps ou en kilomètres), de l'importance accordée à la vue (et à ses limites) ou à la construction d'un espace plus complet (même s'il est caché), tout semble aller dans la même direction.

Peut-on y voir un lien avec le «corps Belle Epoque», immobile et corseté? Peut-être l'établissement, dans le même temps, d'infrastructures de transport de plus en plus rapides et confortables participe-t-il du même mouvement, qui permet aux voyageurs qui le souhaitent de parvenir sur les lieux de leurs émotions touristiques en faisant de moins en moins d'efforts. Contrairement à ce qui était le quotidien des voyageurs au début du XIX^e siècle encore, et qui faisait que le panorama d'un lieu élevé devait se gagner dans la sueur et la fatigue, le développement du tourisme a fini par rendre les accès aux sites touristiques tellement faciles que la notion d'effort et l'engagement du corps dans le voyage ont peut-être commencé à s'effacer progressivement. Certains endroits trop courus ont en tout cas perdu de leur attrait. Ceux qui aimaient se dépasser dans l'effort se sont alors réorientés: on date en effet la naissance de l'alpinisme des années 1860.

Avec son œil de caricaturiste, Rodolphe Töpffer a clairement épinglé ce désengagement du corps qui est probablement l'un des éléments très marquants (bien que peu remarqué jusqu'à présent) du tourisme bourgeois du XIX^e siècle, en faisant entrer dans sa typologie des touristes deux types de voyageurs plus passifs qu'actifs:

⁵¹ DE CERTEAU, «Récits d'espace», p. 176.

⁵² Rodolphe TÖPFFER, «Voyage en Suisse (1836)», dans *Derniers voyages en zigzag*, Genève, volume 2, 1911 [1836], p. 83.